MONDIALE ENDURANCE IN BAHRAIN FERRARI SI PRENDE TUTTI I TITOLI GT
AUTO SPRINT
n. 45
60 ANNIVERSARIO
Anno LX Settimanale
9-15 novembre 2021
3,00 Euro
(Italy only)
TARQUINI CASCO AL CHIODO
A 59 anni dice basta
Un Verstappen stellare e una Red Bull-Honda a razzo trionfano portando Max a +19 su Hamilton e il drink team in scia alla Mercedes nel mondiale Costruttori. Quanto alla Ferrari, un quinto e un sesto posto di Leclerc e Sainz consentono di scavalcare la McLaren al terzo posto tra le Case
DAL GP MESSICO AL GP BRASILE
QUE VIVA MEXICO!

di Andrea Cordovani

Quel **motorsport** scrigno **d'emozioni**

Se sia davvero l'inizio di una nuova era e, soprattutto, la fine di un impero clamorosamente vincente, è ancora presto per dirlo. Ma è questo l'interrogativo principale e avvolgente col quale la F.1 lascia il Messico e fa tappa in Brasile, dove nel prossimo week end potrà già arrivare una gran bella risposta. Forse definitiva. Certo è che Max Verstappen ha messo a segno un blitz fenomenale nella bolgia di Mexico City (140mila spettatori alla domenica 372mila nei tre giorni di show): nel suo balzo felino al via, in quella staccata che ha tutte le caratteristiche dell'opera d'arte con la quale si è bevuto le Mercedes, ha trovato la forza energizzante per costruire una vittoria pesantissima (la terza in carriera in Messico) con la quale allungare ulteriormente su Lewis Hamilton distanziato ora di 19 lunghezze. Una gara capolavoro quella dell'olandese con una Red Bull ormai a un passo dal superare la Mercedes anche nel Mondiale Costruttori (un solo punto a dividerle in classifica). Una domenica di grande spettacolo con la F.1 che nei suoi due round in Nord America ha lanciato un gran segnale di ripresa per una vita normale, fuori dalla paura anche se ancora dentro al terribile mostro che ha ucciso e stravolto l'esistenza. Quando mancano ancora quattro appuntamenti prima dello striscione d'arrivo di questa incredibile stagione, insomma, l'inerzia del Mondiale F.1 si sposta decisamente a favore di un Verstappen devastante e di una Red Bull sicura e vincente. Sul volto di Hamilton alla fine c'erano tutti i segni della lotta.
Lo sguardo cupo: ne ha viste tante di giornate migliori Hammer. Sa capire subito come tira il vento. Quel secondo posto difeso con le unghie e i denti dall'assalto dell'idolo di casa Checo Perez racconta di un Lewis che sta combattendo la battaglia più dura da quando guida una Mercedes. Ancora più dura del 2016 contro il compagno di squadra Nico Rosberg. Qui la concorrenza arriva da fuori e la sua monoposto non sembra più quella da battere. Vacilla il regno della Mercedes e del sette volte campione del mondo. Max e la Red Bull sembra davvero che abbiano messo la freccia…
Fuori dai temi incandescenti della F.1 ce n'è uno altrettanto caldissimo che racconta la storia di una squadra vincente. Già perché, da anni ormai c'è una Ferrari che vince senza sosta, ingolfa la bacheca di trofei e si porta a casa titoli iridati a ripetizione. È quella che in GT detta legge e fa da punto di riferimento. Sabato scorso in Bahrain sono arrivati gli ultimi due titoli iridati. Alessandro Pier Guidi e James Calado hanno conquistato per la seconda volta il titolo piloti GTE-Pro e Ferrari l'ennesimo titolo Costruttori, al temine di un doppio weekend dove a Sakhir è davvero successo di tutto e di cui ci si ricorderà a lungo, non solo per ciò che si è visto in pista, ma anche per quello che è successo fuori, tra B.o.P., proteste presentate sia da Ferrari che da Porsche e regolarmente respinte dai commissari. Un finale in cui non sono mancati corpo a corpo e neanche le polemiche. Una sfida aspra, il veleno sulla coda di un Mondiale Endurance dal quale il Cavallino esce ancora una volta vincitore con le 488 griffate AF Corse, un connubio clamorosamente vincente. Il miglior viatico per il futuro in vista dell'arrivo della Hypercar con la quale puntare al bersaglio grosso. Con 6 Mondiali e 5 Le Mans vinte sotto la sua gestione Antonello Coletta si gode il momento della festa e sottolinea: *«È stata una stagione molto intensa e combattuta, sotto tutti i punti di vista e l'ultimo round del Bahrain ne è una sintesi. Nel tirare le somme riteniamo di aver meritato questo risultato grazie a tre vittorie su sei gare. Questi successi completano una stagione straordinaria, già da ricordare dopo i trionfi nelle 24 Ore di Le Mans e di Spa, oltre che nei principali campionati endurance».*
Ma ci sono anche altre due storie che hanno incendiato lo scorso week end. L'addio alle corse di Gabriele Tarquini e l'ennesimo titolo conquistato da Paolo Andreucci. Racconti diversi per due highlander del volante, nonni insuperabili piede destro pesantissimo e passione gigantesca. A 59 anni di età, dopo mezzo secolo esatto di corse, a fine stagione Tarquini abbandonerà l'automobilismo da competizione nella veste di pilota professionista. Spegnerà le insegne del suo meraviglioso parco giochi. Intervistato da Mario Donnini subito dopo l'annuncio, il Cinghios ha sottolineato: *«Da una parte non c'è niente da stupirsi perché prima o poi il tempo di smettere arriva per tutti, è una cosa naturale. Ti dico che di certo non disputerò mai più un mondiale intero e completo, anche se non escludo la possibilità di partecipare a qualche gara spot, in giro per il mondo, ove se ne presentasse l'occasione. Dopo aver salutato tutti in Italia, mi attende l'addio vero e proprio con l'ultima gara del campionato Wtcr che è prevista sulla pista di Sochi, il prossimo 28 novembre»*. Noi gli tributiamo un lungo, caloroso, applauso col rispetto che si porta alle leggende, perché per noi Gabriele Tarquini, questa è. Infine qualche considerazione anche su Paolino Andreucci, anni 56, Highlander del controsterzo, capace di vincere l'ennesimo titolo, lasciando la sua impronta anche in quel tricolore Terra che ha chiuso i battenti sabato scorso, con la Coppa Liburna. Su quelle prove speciali sterrate dove si sono scritte pagine memorabili della storia mondiale dei rally con il Sanremo che si allungava fino al cuore della Toscana per mandare in scena le sue tappe più spettacolari, si sono consumate forti emozioni. A svettare in gara è stato Alberto Battistolli, figlio d'arte e al primo centro in un rally valido per il Cir, classe 1997. Il ragazzo vicentino ha imposto la sua legge proprio davanti ad Andreucci, classe 1965, cervello e piede da dosare in una corsa in cui, dopo l'uscita di scena del rivale nella corsa al titolo Umberto Scandola, ha guardato essenzialmente a non commettere errori. *«Questo titolo di sicuro mi allunga la carriera»*, ha sparato Ucci alla fine dell'ultima speciale. C'è da credergli, perché a vederlo sabato in gara è parso di tornare indietro di almeno 10 anni, ai tempi dei titoli a raffica: concentrato, taciturno, teso totalmente verso un obiettivo che neppure questa volta si è fatto scappare. Così il vecchio e il bambino si sono presi tutta la scena rilanciando il messaggio più bello in una Liburna che ha visto entrare in scena anche dei sabotatori. Il loro piano di alterare il risultato del Tricolore Junior è stato reso inutile ma sullo sfondo rimane un grande banalissimo interrogativo: perché certa gente continua ad avere cittadinanza nel mondo delle corse? ●

Gp del Messico

Gas a tavoletta

di Pino Allievi

Verstappen una gara da fenomeno

A MEXICO CITY L'OLANDESE HA TRIONFATO DUE VOLTE. NON SOLO HA DOMINATO MA PER LA PRIMA VOLTA LO HA FATTO CON EFFETTO DEFLAGRANTE NEI CONFRONTI DI HAMILTON

La gioia. E la resa. Max Verstappen domenica ha trionfato due volte. Non solo ha dominato nell'infuocata e coloratissima atmosfera di Mexico City, ma per la prima volta lo ha fatto con un effetto deflagrante nei confronti di Lewis Hamilton. I campioni hanno in comune un dono speciale: quello di saper immediatamente "leggere" una corsa. La gara era scattata da poco e Hamilton ha mandato un messaggio chiarissimo al suo box: «*Sono troppo veloci per noi*». Era evidente a chi si riferisse. Lui tirava al massimo e Verstappen, davanti, allungava senza scomporsi. Il modo calmo col quale Max conversava con i suoi ingegneri era lo stesso della gara precedente a Austin. Nessun affanno, la totale padronanza della situazione. Un senso di superiorità inconfutabile, la tranquillità dei forti. Cose che accadono in contemporanea quando si dispone di un mezzo come la Red Bull che consente qualsiasi cosa.
«*La Mercedes ha fatto pretattica, tirando fuori il suo vero potenziale negli ultimi minuti delle qualifiche*», aveva detto sconsolato Helmut Marko sabato sera, un po' deluso e un po' ammirato (senza darlo a vedere) dal modo in cui – a suo parere - si erano nascosti gli uomini di Toto Wolff. Ma proprio Toto, anticipando le considerazioni di Marko e di altri, aveva ripetuto negli stessi istanti quanto avevano dichiarato i suoi increduli piloti: «*Non sappiamo che cosa sia successo, la macchina all'improvviso ha preso ad andare forte…*». Il volto di Max Verstappen, terzo, mostrava un evidente sgomento, condito dalla solita frase di circostanza: «*Vedremo come andrà la gara*». I due magici minuti esibiti dalla Mercedes sabato avevano creato panico in casa Red Bull. Ma sono bastati i primi 1000 metri di corsa per capire che si era trattato di un exploit isolato, perché Verstappen dopo la partenza più bella – in assoluto, sia chiaro! -della stagione, ha immediatamente preso il largo e la gara è finita senza neppure cominciare. L'olandese non ha dato il classico strappo per fare il vuoto, si è accontentato di distanziare Hamilton di pochi decimi al giro, giocando col suo grande rivale. E quando Lewis ha montato le Pirelli più dure, imitato quattro giri dopo da Max, è stata ancora la Red Bull ad avere il passo migliore. Il colpo da ko arrivato in quel frangente, perché Hamilton ricordava molto bene come le Hard gli avessero permesso la grande rimonta negli Usa e sperava che sul circuito intitolato ai fratelli Rodriguez accadesse lo stesso, malgrado un asfalto diverso, temperature più basse e via dicendo.

PRONTO PER UN'ALTRA ZAMPATA PURE IN BRASILE

Nei due round della F.1 in Nord America Verstappen ha tratto davvero il massimo con due vittorie pesantissime nell'economia del Mondiale 2021. Ora con 19 lunghezze su Hamilton si prepara ad assestare un'altra zampata nel prossimo week end in Brasile

Da quel momento – eravamo a metà distanza – Lewis ha badato solo ad arrivare e a difendere con i denti il secondo posto. Il recupero che ha consentito a "Checo" Perez di illudersi di poter puntare al secondo gradino del podio è stata la conferma di quanto fosse forte la Red Bull.
Ma c'è una carta segreta in quello che si è visto. Anzi, che non si è visto. E riguarda le Power Unit. Hamilton dopo qualche giro ha farfugliato qualcosa di poco decifrabile sul motore, con relativa risposta del suo ingegnere al muretto. Non è un caso che dopo quel colloquio Lewis abbia dato l'impressione di non insistere nel tentativo di restare incollato a Verstappen. La Mercedes aveva problemi di temperature della Power Unit che salendo rischiavano di tramutarsi in guai seri. Meglio non osare. Per contro, malgrado la rarefazione dell'aria e tutte le relative conseguenze di un circuito situato a 2250 metri sopra il livello del mare, il propulsore Honda ha potuto viaggiare al massimo dall'inizio alla fine, con entrambi i piloti. Se a questo aggiungiamo le troppe sostituzioni dei motori Mercedes tra team ufficiale e squadre satelliti nelle ultime gare, abbiamo il quadro di ciò che si è palesato in Messico. Ovvero una Red Bull che va benissimo quanto a telaio e aerodinamica, ma quest'anno la vera differenza con la Mercedes la fa l'unità motrice della Honda, che è il "plus" di cui gode Verstappen. Perez nella scia di Hamilton al traguardo, dopo 71 giri tutt'altro che ad andatura turistica (da parte di Lewis) spiega meglio il concetto.
Quando si esaltano le qualità tecniche di una macchina pare quasi che si voglia minimizzare il ruolo del pilota. Non è il nostro caso, perché una volta di più Max ha fatto le cose talmente alla perfezione da sconfinare nella noia. Mai una sbavatura, mai un errorino che desse più pepe alla corsa, mai un doppiaggio riuscito male. Nulla. Un Verstappen da 10 non solo per l'avvio che passerà ai posteri, ma per la facilità e la disinvoltura con cui ha controllato la gara, permettendosi persino il lusso di chiedere informazioni su come si stessero comportando il nemico Hamilton e l'amico Perez. È stato molto bello, prima di salire sul podio, il suo gesto di sventolare il tricolore messicano in omaggio al compagno di squadra e anche ad un pubblico che lo ha sostenuto come fosse un beniamino locale. Sono momenti che Max si porterà dentro per sempre, a prescindere dal risultato finale di una stagione che, in ogni caso, sta assumendo la forma e i contorni che lui auspicava.

di Giorgio Terruzzi

Hamilton non cede ma lo sa che...

IN UN GRAN PREMIO DEL GENERE LA VOGLIA DI ARRENDERTI NON TI PRENDE DI CERTO, MA, CARO HAMILTON, LA CONSAPEVOLEZZA CHE CONTRO QUESTA RED BULL C'È POCO DA FARE, LA ACQUISISCI...

CON LE MANI NEI CAPELLI
L'espressione preoccupata di Lewis Hamilton dice tutto: giunti a questo punto, la Red Bull-Honda e Max Verstappen stanno diventando praticamente imprendibili, stante la scala dei valori vista in Messico...

Forse l'ha capito pure lui che si tratta di cedere il trono. Per cause di forza maggiore, visto quanto accade ormai ogni domenica di gara. Vale a dire tentare inutilmente di stare davanti ad una macchina che sembra la Mercedes dei bei tempi andati, quella che permette ad un pilota di talento di tagliare il traguardo davanti agli altri. Eppure, Lewis resta Lewis.
Un campione che merita rispetto massimo, soprattutto in un momento come questo, difficile assai visto che comporta l'ormai probabilissima perdita del regno, la frantumazione del sogno o, meglio, dell'8, inteso come numero di titoli mondiali.
Ciò che riesce a cacciare in pista Hamilton costituisce comunque e ancora uno spettacolo a parte, senza nulla togliere ai meriti di chi gli sta davanti ormai di un bel pezzo, Mr. Verstappen con tanto di Red Bull.
Il rendimento dell'ex ragazzo britannico è ammirevole, spesso impressionante. Lo si misura dalla qualità dei giri che mette in fila in gara pur con una macchina non più vincente, dal tenore e dai toni delle comunicazioni radio dentro le quali ci sono i toni, i modi, le parole di un pilota perennemente a caccia di un miglioramento, di una possibilità, di un qualcosa utile a far crescere la prestazione.
Anche quando si tratta di combattere per un secondo posto, l'unico possibile, tenendo dietro almeno una Red Bull, quella di Perez, come accaduto in Messico, usando quelle risorse che distinguono i fenomeni.
Un intero repertorio. Nel nostro caso, ciò che mostra impietosamente i gradi di separazione. La distanza che divide un Lewis da un Sergio. Anzi, giusto per ribadire: se Checo, osannato come un santo patrono, con quella macchina lì, fa corsa attaccato agli scarichi di Hamilton, significa che la differenza tra le due vetture è enorme e che si tratta, appunto, di stoffa applicata al guidare.
Non poteva fare meglio, il campione ancora in carica. Non poteva fare di più.
Doveva contenere i danni una volta visionato il disastro, e lui l'ha fatto. Mantenendo una fasatura mentale spaventosa per tutti i settanta e passa giri del Grand Prix, alla faccia di chi lo gufava dalle tribune, quasi tutti si può dire, in trepida attesa di un impossibile miracolo.
Dunque, abbiamo a che fare con un fuoriclasse integro, perfettamente in bolla e in forma, nel momento in cui si prepara ad incassare la prima vera sconfitta del suo strepitoso corso in Mercedes.
Un avversario che non fa parte della propria squadra, più giovane, dotatissimo e tosto, capace di aprire a sua volta un ciclo griffato Max siglando nel contempo un passaggio generazionale. Il rischio di ottenere l'ottava corona diventa così enorme, sia guardando la classifica del campionato, sia immaginando una possibilissima rivoluzione in arrivo con le vetture del 2022. Per questo Hamilton non molla, non mollerà sino all'ultima curva. Ammesso che bastino la sua classe, il suo talento, per tenere in vita, almeno, la sfida sino ad Abu Dhabi.
Non è detto che accada perché risulta difficile immaginare a 'sto punto un qualche ribaltone che impedisca a Max di chiudere la partita in anticipo, considerando tra l'altro, la tipologia delle piste in arrivo. Verstappen si è evoluto a sua volta, sembra infallibile, persino razionale e riflessivo, oltre che intoccabile e irraggiungibile. Insomma pronto per cogliere questo attimo favorevolissimo e per molti versi preannunciato, come capita quando la storia si prepara a voltare le sue pagine. ●

di Carlo Vanzini Sky F.1

Leader Max
merita il mondiale

LA NONA GARA VINTA IN QUESTO 2021 STELLARE LANCIA IN ORBITA VERSTAPPEN. E PER HAMILTON ADESSO SI FA DAVVERO DURA A MENO CHE NON CENTRI 4 SUCCESSI

Quello che Verstappen ha perso a Copse, se lo è ripreso, con interessi, in curva 1 in Messico. Dinamiche, velocità e vie di fuga completamente diverse, ma chi aveva tutto da perdere, con un'azione così aggressiva, era ancora lui. In Gran Bretagna ha visto sgretolarsi il vantaggio di 32 punti, qui ha tenuto giù il piede in un momento di massima tensione, con la differenza che al suo fianco aveva Bottas e non Hamilton. Valtteri, in ottica braccio armato di Lewis, è diventato alleato di Verstappen. Per assurdo colpa anche di una partenza buonissima di Hamilton che invece di infilarsi dietro al compagno di squadra si è trovato subito affiancato. Bottas, pensando di averlo dietro, si sposta verso destra, inconsapevole del "danno" che sta per fare. Non si capisce poi perché lasci tutto quello spazio a Max e soprattutto perché non gli tiri la staccata. Detto questo, salvo un uno-due Mercedes, al termine del primo giro, difficilmente Hamilton avrebbe comunque vinto perché il passo di Max e Red Bull era devastante. Più che sul mondiale piloti la gestione della partenza incide su quello costruttori con i tori adesso a -1 da Mercedes. Il campionato è nelle mani di Verstappen, solo lui può perderlo, 1 pole e 2 vittorie nelle ultime 14 gare per Lewis, bottino troppo scarso per pensare che possa ribaltarla. Ma in questi 1500 km, sprint race brasiliana compresa, che ci separano alla bandiera scacchi di Abu Dhabi, non si possono escludere colpi di scena. In un mondo ideale, senza variabili, ribadisco che il titolo ha preso, per la prima volta nella storia della Formula Uno, direzione Olanda. Nella nostra tabellina di qualche settimana fa, abbiamo indicato solo Qatar come pista, sulla carta, più favorevole a Mercedes, ma Lewis di certo non si arrenderà tanto facilmente. Se non ci fosse stato il pasticcio con Ocon nel 2018, ci presenteremmo in Brasile con le ultime due vinte da Verstappen. Il meteo è incerto e a San Paolo il risultato finale è tutto tranne che scontato. Ci sarà anche la terza e ultima sprint qualifying che per ora ha sorriso solo a Max. Battuto nella qualifica tradizionale, grazie alla "garetta" di qualifica, si è preso due pole position, scalzando Hamilton in Gran Bretagna ed entrambi i Mercedes in Italia. A questo vanno aggiunti anche i 6 punti in più portati a casa. L'unica "debolezza" mostrata da Red Bull si è evidenziata sabato quando hanno dovuto rinforzare gli attacchi del flap mobile dell'ala posteriore per problemi non ben chiariti. Di colpo, quando sembrava dovesse fare un sol boccone della prima fila, si è persa, con Perez candidamente ad ammettere: «*il cambio dell'ala ci ha danneggiato*». Per domenica hanno risolto l'unica pecca, togliendo i rinforzi e usando senza problemi l'ala. La Red Bull non sembra avere punti deboli e Perez, per il team, ma anche per se stesso, ha trovato quella continuità che gli è mancata per gran parte della stagione, tanto da essere messo addirittura in discussione. 2 podi, di cui una vittoria, grazie alla foratura di Max a Baku, nelle prime 15 gare, tre podi consecutivi nelle ultime tre, riaccendendo anche il capitolo costruttori che sembrava più a favore di Mercedes. Vestappen ne ha vinte 19 a 24 anni, da poco compiuti ed è a -1 da Hakkinen e -2 da Raikkonen che è quindicesimo, nella classifica di tutti i tempi. I 16 piloti davanti hanno tutti vinto almeno un mondiale, ma il dato più clamoroso è che, alla sua età, Lewis, che oggi è a quota 100, ne aveva messe via "solo" 9, mettendosi però in tasca 1 titolo (2008). Al suo livello, a 24 anni e 38 giorni, c'è stato Vettel, 18 vittorie e anche lui con un titolo vinto e avviato alla conquista del secondo. Anche per questo Vestappen merita di diventare campione. 9 vinte in questo stellare 2021, nessuno ha mai perso il campionato con così tanti successi a quattro dalla fine. Lo stesso numero di successi di Rosberg nel 2016, forte abbastanza per resistere alle quattro consecutive nel finale di Lewis che arrivò a 10 successi, ma non al campionato, conquistando anche quel record di pilota con il maggior numero di vittorie in una stagione senza averci aggiunto il mondiale. Quelle 4 vittorie che adesso ribalterebbero la storia con Max, senza dover fare calcoli sui risultati del rivale. A questo punto gli serve un'impresa leggendaria, ma se c'è uno in grado di poterla fare è solo lui, nonostante tutto... ●

MONDIALE SEMPRE PIÙ RED BULL

In Messico Max Verstappen ha puntellato ancor di più la sua prima posizione nel Mondiale Piloti e ora ha incrementato il suo vantaggio a 19 punti su Hamilton. La Red Bull dal canto suo insegue a un solo punto di distanza la Mercedes nel Costruttori

PROSSIMO GP **BRASILE**

14 NOVEMBRE
Partenza alle ore **18.00**
Autodromo Jose Carlos Pace, San Paolo - 4.309 metri - 71 giri
Distanza di gara: 305.909 km

I PRIMATI
In qualifica: L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power +, 2018) 1'07"281 media 230,561 km/h
In gara: V.Bottasi (Mercedes F1 W09 EQ Power +, 2018) 1'10"540 media 219,909 km/h
Distanza: L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power +, 2018) 1.27'09"066 media 210,585 km/h

VENERDÌ 12 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 1	16.30
SkySportF1	**F1** Qualifiche	20.00
SABATO 13 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 2	16.00
SkySportF1	**F1** Sprint Qualifying	20.30
TV8	**F1** Qualifiche	20.00
TV8	**F1** Sprint Qualifying	21.30
DOMENICA 14 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Gara	18.00
TV8	**F1** Gara	21.30

* La programmazione è aggiornata a domenica 7novembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

di Fulvio Solms

Red Bull fa paura davvero

BASTA SENTIRE I TEAM RADIO TRA HAMILTON E IL MURETTO MERCEDES PER CAPIRE QUANTO LA RAGGIUNTA SUPREMAZIA DEL DRINK TEAM SIA DIVENTATA L'ANSIOGENO LEIT MOTIV

INNOCUA SOLO... DA FERMA!
Ecco il solo momento in cui la Red Bull non mette ansia alla Mercedes: quando sta ferma! Ma è questione di pochi secondi, perché dopo il pit-stop la supremazia ricomincia...

Origliare dal buco della serratura. Ok la frase in sé è senza senso, ma ascoltare certe comunicazioni via radio della Formula uno è come poter vedere oltre una porta chiusa. E fornisce talvolta una realtà aumentata, anche più veritiera delle stesse immagini.

Lo psicodramma di Lewis Hamilton e di una Mercedes che si scopre impotente dopo aver fatto il comodo suo per sette anni pieni, è emersa proprio dalle parole intercorse tra pilota e muretto. Analoga chiarezza ha svelato l'euforia in viaggio sulle onde radio della Red Bull.

Che i bibitari abbiano preso il potere (ma domani chissà, in questo campionato schizofrenico) è apparso chiaro a Città del Messico in tutte le comunicazioni relative al comportamento delle gomme. «*Aspetta, vediamo come vanno loro*», ha detto l'ingegner Gianpiero Lambiase a Verstappen al giro 29, subito dopo che Hamilton era passato da Pirelli medie ad hard. Ed è stata una chicca perché ha rivelato: tutto è sotto controllo. Max s'era preoccupato e aveva chiesto se non fosse stato il caso di coprire quella strategia replicandola immediatamente. Poi il giro 31, con Hamilton eccezionalmente più veloce di due secondi (Hamilton 1'19"953 contro Verstappen 1'21"981), ha convinto Red Bull a fermare Max (giro 33).

Esilarante era stato, già prima al giro 15, l'incrocio di comunicazioni sul comportamento degli pneumatici. Hamilton allarmato con Pete "Bono" Bonnington: «*Le gomme stanno decadendo rapidamente!*» ma quasi nello stesso istante, Perez al suo ingegnere Hugh Bird: «*Le mie gomme stanno migliorando!*».

Un salto di vento, un mondo nuovo e sconosciuto. Tutto confermato un minuto dopo da Verstappen, molto sintetico: «*Gomme bene*». Scenario inimmaginabile fino a poco tempo fa.

Hamilton, cui tutti all'inizio della stagione attribuivamo il probabile ottavo titolo mondiale con tanto di sorpasso a Schumi, ecco, in gara era sconfortato e angosciato: «*Questi ragazzi sono troppo più veloci di noi!*» s'è lamentato attorno al giro 20, poi al 41: «*Ditemi dove loro sono più veloci*». Ma niente, c'è stato poco da fare, sono passati i tempi in cui Lewis batteva i piedi chiedendo più potenza dalla power unit, e qualcuno girava la chiavetta. E stavolta non c'è stata salvezza per il pluricampione che, rassicurato dalla prima fila ma soprattutto dalla presenza di Bottas in pole, aveva immaginato dopo la sconfitta nella sua Austin un controbreak sul circuito tagliato su misura per la Red Bull.

Quasi canzonatorio nei confronti di Lewis è apparso, sempre in casa Red Bull, lo scambio avvenuto nella fase finale con Perez: «*Sergio il ritmo va bene, le gomme bene, la batteria bene*». Replica: «*E il motore?*» «*Sììì, bene anche quello*».

Invece Hamilton, calati lunghi istanti di inconsueto silenzio con i suoi, ha riaperto le comunicazioni così: «*Ragazzi, ci siete ancora?*».

Ecco, tanto per chiarirci le idee su chi ha la luna storta e chi l'umore a mille. Viva la radio dunque, la telemetria degli stati d'animo. ●

di Mario Donnini

Piedone dice che Michael entrerà presto in F.1

MARIO ANDRETTI A TUTTO CAMPO SU PRESENTE E FUTURO DEL CIRCUS RIVELA DI NON AMARE LE QUALIFYING RACE E LE GARE A GRIGLIE INVERTITE. CREDE NELLA CAPACITÀ DI RISORGERE DELLA FERRARI, NELLE NUOVE OPPORTUNITÀ DEI REGOLAMENTI 2022 E GODREBBE NON POCO A VEDERE VERSTAPPEN IRIDATO, PERCHÉ LO MERITEREBBE, SPEZZANDO COSÌ LO STATUS QUO

Tutte le volte che sento parlare qualcuno del giro di Liberty Media - Ross Brawn è l'ultimo in ordine d'apparizione -, sul futuro della F.1, mi vengono i brividi. Robe tipo estensione, anzi, raddoppio delle qualifying race, da tre a sei nel 2022, quindi calendario con gare in culonia - solo perché là sono sfondati di quattrini, ma non conoscono la differenza tra Nuvolari e l'idrolitina - , e prima o poi possibili griglie di partenza inverite. Ecco, cose così.

E se parli e dici la tua non mostrandoti per niente d'accordo, ti dicono che sei vecchio, rincoglionito, talebano, poco americano e non hai idea dell'avvenire. Bene.

Allora sapete cosa faccio, visto che questa è una rubrica che va a rovescio, controcorrente e di traverso? Mi sparo due chiacchiere pubbliche con Mario Andretti a mo' di disintossicante e rigenerante, perché a uno come lui, eterno giovane, lucidissimo,

espertissimo e pure americanissimo - oltre che ancora italianissimo -, il bavaglio della delegittimazione dialettica non lo possono mica mettere, eh.
Allora, Mario, sembrava fatta tra tuo figlio e la Sauber per rivedere ben presto lui e te stesso in F.1 sotto le insegne dell'Andretti Motorsport e magari col marchio Alfa Romeo, e invece non se ne è fatto niente... «*Guarda, non mi dire* - attacca "Piedone" -, *è stato un gran peccato. E adesso posso svelare che la trattativa durava da mesi e mesi e in pratica era tutto fatto, ma poi, all'ultimo secondo, in extremis, sono sorti problemi e tutto è saltato*». E il motivo vero qual è, se è lecito chiederlo? «*Niente a che vedere coi soldi. Sul piano finanziario l'accordo era stato raggiunto con soddisfazione e massima serietà di entrambe le parti. È stata una questione di controllo. Nel senso che loro volevano cedere il team ma riservarsi di mantenerne il controllo e così per Michael non avrebbe funzionato...*».
La trattativa potrebbe riprendere? «*Al momento è finita, non so se potrà riaprirsi una finestra d'opportunità*». Cosa ti dispice, più di tutto? «*Mi sarebbe piaciuto veder correre insieme Valtteri Bottas e Colton Herta. Il ragazzo americano ci sa fare davvero, ha già corso in F.3 contro Norris e Lando lo conosce, mentre io stesso lo stimo tremendamente. In IndyCar ha fatto cose fantastiche alle sue prime stagioni e ha i numeri per fare belle cose anche in F.1: comunque non è detta l'ultima...*». Cioè? «*Be', intendo dire che mio figlio Michael resta intenzionato a entrare nel Circus iridato e non lascerà nulla di intentato, presumibilmente facendo tentativi anche con altri, anche se le opzioni sono ben poche. Ma, vedrai, ci saranno sorprese, perché Michael è molto attratto dalla F.1 del futuro*».
Ecco, parliamo della F.1 di oggi e domani. Iniziamo dal presente. «*Questo è un anno favoloso per la lotta al vertice. Finalmente c'è sfida allo stato puro per vincere il mondiale e mi sto godendo questo campionato come non accadeva da tanti anni*».
Chi preferiresti come vincitore? «*Auspico il più meritevole, sul piano sportivo, comunque aggiungo che mi piacerebbe che Verstappen riuscisse a farcela, perché è sempre bello vedere ricambio e alternanza al vertice, dopo anni di dominio incontrastato della Mercedes e di Hamilton*». Hai un favorito? «*Mi piacerebbe tanto sapere chi vincerà o chi ha più possibilità di farcela, ma, visto che mancano ancora diverse gare alla fine, non ho nessun tipo di certezza. So solo che Verstappen ha avuto qualche sfortuna che gli ha impedito di concretizzare in termini di punteggio ancor di più la superiorità del suo pacchetto nel corso della stagione. Avesse preso ogni volta i punti che meritava, adesso la situazione sarebbe un po' più chiara e netta, là davanti*».
E la Ferrari? «*La Rossa ha una gran bella coppia di piloti, che mi piacciono entrambi, anche se hanno caratteristiche diverse, tra loro. Vedi, la Casa di Maranello prima o poi risorgerà e tornerà a vincere, perché la sua storia è ciclica e fatta di alti e bassi. Bisogna solo vedere quando: preferiremmo tutti che ciò accadesse prima e non poi, ma non si può sapere*».
E qui si innesta il discorso sulla F.1 ristrutturata per l'anno prossimo. Sarà vera rivoluzione e la Ferrari stessa ha davvero buone possibilità di trarne vantaggio? «*Come sarà davvero la F.1 del 2022, ossia la turboibrida di seconda generazione, lo scopriremo solo assistendo al primo Gran Premio della stagione, perché la pratica e la realtà fanno sempre più testo rispetto alla teoria e ai buoni propositi. Però, qui e adesso, mi limito a dire che i cambiamenti sono sempre salutari perché danno una scossa allo stato delle cose, propiziando nuove opportunità. Da questo punto di vista la Ferrari non ha niente da perdere a cambiare il mazzo delle carte da gioco. E ciò che guadagnerà lo scoprirà solo correndo. Però, attenzione, la Rossa risorge sempre. È solo questione di capire quando...*».
E speriamo che resti un italiano in gara nel mondiale, perché la posizione di Giovinazzi non è per niente sicura e tu lo sai... «*Sì, sarebbe un vero peccato restare ancora una volta senza piloti tricolori in F.1. D'altronde faccio un ragionamento semplice e dico che il problema non è che in Italia non ci siano piloti bravi a guidare. No, il guaio è che ora ci sono meno soldi di prima. La chiave di tutto sta lì*».
La rivelazione di questo mondiale? «*Senz'altro la McLaren, perché vincendo a Monza e piazzando la doppietta con Ricciardo e Norris è riuscita a dare un segnale di grande ritorno al vertice, che è piaciuto a tutti*».
A te e a tuo figlio Michael piaceva e piace l'idea del salary cap e di una F.1 più aperta e inclusiva anche nelle posizioni per vincere, no? «*Sì, l'idea di una F.1 in grado di concedere nuove e più ampie chance piace tantissimo a mio figlio Michael, il quale è una persona molto seria e farà di tutto per entrare in ballo in una situazione solida e a condizioni interessanti. D'altronde ritengo che un mondiale meno dominato e più lottato sia la miglior garanzia per il Circus di domani*».
Sempre a proposito della F.1 che sarà, cosa mi dici dell'esperimento fatto della Qualifying Race e dell'idea di raddoppiare questo tipo di gare da tre a sei nel 2022? «*Dico che non mi piace la Qualifying Race, perché di fatto duplica le corse di F.1 nel weekend togliendo importanza e unicità al Gran Premio. E questo non è un bene, perché la corsa deve essere una e unica, per avere il giusto rilievo. Duplicare, moltiplicare la quantità non aiuta a migliorare la qualità, in nessun settore e neanche in F.1, quindi a me la Qualifying Race non piace e non mi piace neanche l'idea di aumentarne il numero, addirittura raddoppiandolo*».
E sulla possibilità futura di griglie di partenza invertite rispetto al risultato delle qualifiche, cosa mi dici? «*Dico che l'idea mi vedrebbe sconcertato e sbalordito, oltre che totalmente contrario. Vedi, è una cosa che nell'automobilismo si può anche fare, per carità, non ho pregiudizi. Però la accetto per animare le formule minori, le garette che non hanno un'importanza e un'incidenza forti. La Formula Uno resta la massima espressione dello sport automobilistico e queste cosucce non le deve avere. Le griglie di partenza invertite per movimentare le cose sono espedienti da formule minori, ecco, non da mondiale di F.1. Se non capiamo questo, vuol dire che ci sfuggono i fondamentali di questo Sport*». Chiaro? ●

LA QUALIFYING RACE DISTURBA L'UNICITÀ E LA GRANDEZZA DELL'EVENTO GRAN PREMIO MENTRE LE GRIGLIE INVERTITE SONO ESPEDIENTI DA FORMULE MINORI

MARIO ANDRETTI

MARIO ETERNA LEGGENDA DEL CIRCUS
Mario Andretti sorride in compagnia del figlio Michael e, a destra, di Zak Brown, uomo faro del nuovo corso della McLaren. "Piedone" si dice certo che ben presto suo figlio troverà il modo di entrare in F.1 con la sua squadra. Resta da scoprire come o rilevando il posto di chi...

di Alessandro Gargantini

Verstappen tenta la fuga buona

MAX PARTE SFODERANDO UNA STACCATA IMPERIALE, DOMINA LA CORSA IN LUNGO E IN LARGO E SI PROIETTA A QUOTA +19 SU HAMILTON IN TESTA AL MONDIALE, PROVANDO AD... ANDARSENE!

CITTÀ DEL MESSICO - Una festa collettiva, iniziata con centomila spettatori che hanno affollato le tribune già nella giornata di venerdì, per poi sfondare ampiamente il numero record di trecento settantamila presenze, e conclusa con il frenetico sventolio delle bandiere messicane che hanno portato in trionfo Max Verstappen, che sul circuito intitolato ai Fratelli Rodríguez ha conquistato il nono successo stagionale, il terzo nel Gran Premio del Messico. Dopo Spielberg, impianto della Red Bull, Spa e Zandvoort, ovvero nei paesi in cui Verstappen è rispettivamente nato e ha vissuto lungamente, quella di Città del Messico è diventata la quarta pista di casa per il pilota olandese, che è stato letteralmente adottato dal pubblico. I fans messicani hanno riservato al leader del mondiale lo stesso trattamento rivolto all'idolo locale Checo Perez, bravo nel conquistare il quinto podio stagionale, ma non fino al punto di scalzare Lewis Hamilton dalla seconda posizione e consentire alla Red Bull di conquistare anche la testa della graduatoria riservata alle squadre. Quello di Città del Messico è stato un fine settimana largamente dominato dalle monoposto della scuderia di Milton Keynes fino alla fase decisiva delle qualifiche, quando le Mercedes di Bottas e Hamilton hanno trovato lo spunto per sorprendere la compagine guidata da Christian Horner e conquistare la prima fila. Ma, allo spegnersi dei semafori, Verstappen ha trovato il guizzo per prendere immediatamente la leadership del Gran Premio e tutto è tornato nel prefetto controllo della Red Bull, che nel corso della gara

gativi gli uomini di Christian Horner. Verstappen era perfettamente conscio che la sia RB16B aveva un ritmo gara superiore alle Mercedes, ma sbarazzarsi di Hamilton e Bottas non sarebbe stata una passeggiata per nessuno. L'olandese sapeva di giocarsi parecchie delle sue chances al via, visto che poteva contare sulla scia di Bottas e sulla parte della pista più gommata e pulita. Allo spegnersi dei semafori, Verstappen si è giocato da campione le sue carte. Si è messo sulla scia del pilota finlandese della Mercedes, scattato come lui molto bene, e lo ha sorpreso all'esterno dopo aver inizialmente puntato ad infilarsi tra i due piloti di Toto Wolff. Arrivati alla staccata, l'olandese si è trovato nella parte di pista con maggior aderenza ed ha potuto staccare dopo i rivali, conquistando con apparente semplicità il comando delle operazioni. In quel momento, la corsa per Verstappen è stata completamente in discesa. Con una cadenza impressionante, l'olandese ha scavato un margine su Hamilton tra i tre e i quattro decimi ogni giro, creandosi un vantaggio di oltre sette secondi dopo sette tornate che lo ha messo al riparo da ogni tentativo di undercut del rivale. La corsa del pilota di Hasselt si è incanalata su un binario vincente che ha portato dritto l'olandese alla diciannovesima vittoria in carriera, che gli consente di distanziare di diciannove punti Hamilton al vertice della classifica di campionato. Si tratta di uno strappo importante, ma non ancora decisivo, visto che la Mercedes è riuscita comunque a limitare i danni ed uscire da Città del Messico con un bilancio di meno sette punti che è quanto si potesse attendere alla vigilia. Nel finale, Hamilton è stato abile nel difendersi dal ritorno di Perez, così come Bottas ha fatto la sua parte, al termine di una giornata da dimenticare, soffiando al leader della graduatoria il punto assegnato dal giro veloce.

ha ritrovato un margine di oltre mezzo secondo di decimi al giro che era emerso in maniera impietosa per la Mercedes al termine dei turni di prove libere.

MAX DIABOLICO ALLA PRIMA FRENATA

Una staccatona che resterà nella storia della F.1: Max Verstappen si presenta alla stragrande alla prima frenata prendendo il comando del Gp del Messico per tenerlo sino alla bandiera a scacchi

UN AVVIO DAVVERO FULMINANTE PER MAX

PER VERSTAPPEN CORSA OK DOPO IL CAPOLAVORO AL VIA

Ma se Verstappen ha dominato il Gran Premio del Messico, non si può certamente affermare che la vigilia per il pilota della Red Bull sia stata particolarmente tranquilla, visto che il ventiquattrenne olandese aveva la non semplice incombenza di scavalcare entrambe le Mercedes dopo una sessione di qualifica che aveva lasciato con tanti interro-

IN CASA MERCEDES SI MASTICA MOLTO AMARO

HAMILTON LIMITA I DANNI, MA LA SCONFITTA È BRUCIANTE

Se in casa Red Bull festeggiano il decimo successo stagionale, due piloti sul podio e un importante passo avanti in entrambe le graduatorie, alla Mercedes non possono fare altro che contare le perdite. La Casa di Stoccarda si è illusa dopo le qualifiche, ma rientra dal Messico con un solo punto di vantaggio nella graduatoria dedicata ai team e con la consapevolezza che quest'anno sarà molto difficile mettere le mani sull'ottavo sigillo iridato. L'orgoglio di Hamilton sta mantenendo la luce accesa e la tensione alta in una squadra che tecnicamente quest'anno è inferiore alla Red Bull e può soprattutto aggrapparsi al patrimonio d'esperienza del suo campione per mantenersi in lotta per il mondiale. Gli uomini di Toto Wolff, dominando le qualifiche, hanno mostrato di saper approfittare di ogni distrazione dei rivali, ma nel corso del Gran Premio il predominio delle RB16B era tale da rendere inefficace ogni tentativo di resistenza. Certo, una partenza più reattiva di Bottas e Hamilton avrebbe potuto rendere la vita più difficile a Verstappen a inizio gara, ma in un Gran Premio di settantuno giri i valori sarebbero comunque emersi. Bottas ha certa-

mente commesso una ingenuità nel lasciare un varco all'esterno nel quale Verstappen si è infilato con estrema facilità, ma la sensazione è che il finlandese abbia badato soprattutto a impedire che l'olandese si infilasse tra le due W12 e a lasciare il passo a Hamilton alla prima staccata. Siccome tre cose insieme non si possono fare, Bottas non è riuscito a fare muro nei confronti di Verstappen. Dopo i primi metri di gara c'è stato un frangente in cui il finlandese, se si fosse portato sull'estrema sinistra della traiettoria, avrebbe costretto Verstappen ad alzare il piede, ma Bottas ha spiegato di non aver visto dove Verstappen si trovasse esattamente e ha badato a lasciar passare il suo compagno di squadra. Ma il rettilineo di città del Messico è molto largo e, arrivati in staccata, Verstappen ha sorpreso entrambi gli alfieri della Mercedes. Hamilton ha staccato prima avendo poca aderenza nella traiettoria interna, Bottas ha fatto altrettanto per lasciare sfilare per primo il team mate e lo scatenato olandese ha fatto un sol boccone di entrambi. Hamilton questa volta non ha assolto la manovra di Bottas, perché lui stava coprendo Perez e si attendeva che Bottas facesse lo stesso con Verstappen, ma forse ad agevolare il compito di Max è stata la sua staccata, fin troppo conservativa. Sta di fatto che la mossa del pupillo

ATTENZIONE A PEREZ! La competitività della Red Bull-Honda in Messico è dimostrata anche dalle prestazioni arrembanti di Sergio Perez, in grado di viaggiare vicino a Hamilton anche se pur sempre ben dietro a Verstappen. In alto, Checo e Max festeggiano

di Helmut Marko al via ha sbloccato un Gran Premio che si è poi rivelato poco più di una formalità. Nella classifica costruttori per la Mercedes mancano però i punti di Bottas, speronato da Ricciardo alla prima curva.

GRAN BEL COLPO DI RENI DI BOTTAS E LEWIS MA...

MAX RECUPERA DOPO IL PASSO FALSO IN QUALIFICA

Nei tre turni di prove libere, la Red Bull ha confermato il suo ruolo di favorita, mentre la Mercedes è sembrata non averci capito nulla. Poi, nel momento decisivo delle qualifiche, Valtteri Bottas e Lewis Hamilton sono arrivati dal nulla e hanno strappato alla squadra di Milton Keynes la prima fila. L'equipe diretta da Christian Horner non era mai stata così superiore nei confronti della diretta finale sino all'ultimo raggruppamento delle qualifiche. Il gap di quattro decimi tra Red Bull e Mercedes della giornata di venerdì, nel terzo turno di prove libere è salito di oltre il cinquanta per cento passando da 424 a 651 millesimi. Le W12 erano state costantemente bersagliate dalla mancanza di grip nei cambi di direzione a velocità medie nella sezione delle esse e dalla carenza di grip nello stadio a causa delle temperature alte degli pneumatici. Con il progressivo gommarsi della pista, le Red Bull sono andate incontro ai medesimi problemi. All'inizio del giro le gomme anteriori erano troppo fredde, al termine quelle posteriori erano troppo calde, come riassunto da Helmut Marko. Non c'è stato nessun bluff da parte della Mercedes e nemmeno un miracoloso recupero. Semplicemente, come ha ammesso Verstappen, la Red Bull ha fatto il gambero. *«Abbiamo cambiato l'approccio all'out lap. Questo, insieme alle modifiche di assetto, ha fatto la differenza»* ha spiegato Toto Wolff. Al termine della giornata di sabato a Verstappen non è rimasto altro che studiare la contromossa, magari avvantaggiandosi della scia negli 811 metri che separano lo start dalla prima curva. E così è stato.

DIETRO I DUE TOP TEAM ECCO CHI GODE

FESTEGGIANO FERRARI, ALPHA TAURI E ALFA ROMEO

Città del Messico è stata anche la corsa di Gasly, che sembrava disponesse della terza Red Bull. Il pilota di Rouen si è preso il lusso di mettersi alle spalle entrambe le monoposto della Scuderia Ferrari in qualifica ed ha fatto altrettanto nel corso del Gran Premio , disputato in solitario e terminato a ridosso del podio. Si tratta di un risultato di eccellenza che premia l'italianissima Alpha Tauri, per una volta salita al ruolo di prima forza

alle spalle di Red Bull e Mercedes. Se a Faenza possono gioire per l'impresa compiuta sul circuito intitolato ai Fratelli Rodríguez, anche la Scuderia Ferrari ha motivo di soddisfazione avendo sottratto alla McLaren il ruolo di terza forza nella classifica riservata ai costruttori. I diciotto punti conquistati dalla Casa del Cavallino nel diciottesimo round stagionale consentono alla squadra di Maranello di superare la scuderia diretta da Andreas Seidl di tredici lunghezze e mezzo e mettere le mani su quello che è stata indicato ad inizio stagione come l'obiettivo per il 2021.

Gli uomini di Mattia Binotto sono riusciti a scavalcare in graduatoria la squadra di Woking in un fine settimana nel quale, per svariati motivi, Leclerc e Sainz non sono riusciti a estrarre il meglio dal potenziale a loro disposizione. La Rossa era giunta a Città del Messico con l'obiettivo di seguire sempre più da vicino Red Bull e Mercedes, cercando di approfittare di ogni occasione propizia per puntare al podio. Invece, Sainz e Leclerc non sono riusciti a trovare il miglior spunto in qualifica e si sono dovuti accontentare del sesto e settimo posto sullo schieramento di par-

tenza, che si sono risolti in una lineare quinta e sesta piazza, a posizione invertite nel corso del sessantanovesimo giro, sotto la bandiera a scacchi. Leclerc ha guadagnato il quinto posto nella bagarre del primo giro, ha fatto il cambio gomme nel corso del trentesimo giro, dodici tornate prima di Sainz, e ha lasciato spazio al team mate per consentirgli di avvicinarsi nelle fasi finali del Gran Premio a Gasly. In una giornata in cui la McLaren non è andata oltre la decima posizione, il bilancio in termini di classifica è largamente positivo. In termini, invece, di performance, sicuramente in Messico la Casa del Cavallino ha registrato passi in avanti. Anche la terza squadra tricolore, l'Alfa Romeo Racing, rientra dal Messico con un bottino ragguardevole grazie all'ottavo posto di Kimi Raikkonen.

CORNICE DI FOLLA IMPRESSIONANTE
Nella foto grande, i due motivi per non scordare il Gp del Messico: lo spettacolo della folla e la Red Bull-Honda imprendibilmente lanciata a razzo, in alto a destra, con Verstappen in festa a fine gara, dopo esserne stato il dominatore

COMPORTAMENTO SCONCERTANTE DEL TEAM

GIOVINAZZI MESSO OUT DAI SUOI CHE ORA STANNO ESAGERANDO...

C'è però molto rammarico per Antonio Giovinazzi, che ha colto per la terza volta consecutiva l'undicesimo posto. Antonio ha compiuto uno scatto strepitoso al via, conquistando il sesto posto alle spalle di Leclerc. Dopo aver ceduto il passo a Sainz, il pugliese ha occupato la settima posizione davanti a Vettel prima di essere richiamato per un incomprensibile cambio gomme dopo soli sedici giri. Giovinazzi è rientrato in pista alle spalle di Ricciardo e Bottas, rimanendo imbottigliato. Raikkonen che era alle spalle dell'ex team mate alla Ferrari ed ha concluso all'ottavo posto dietro al pilota dell'Aston Martin, è stato chiamato nella corsia box nel corso del trentaduesimo giro. Più che legittima, dunque, la delusione del pilota di Martina Franca, privato della possibilità di chiudere ampiamente nei punti da una discutibile scelta del suo muretto box. In Brasile, Giovinazzi ritroverà la pista sulla quale ha conquistato il suo miglior risultato nella massima serie, ovvero il quinto posto nel 2019. E c'è da sperare che il team possa finalmente restituirgli il maltolto... ●

di Alberto Sabbatini

Ferrari ingrana la terza

IL QUINTO E IL SESTO POSTO IN GARA, CON LECLERC E SAINZ, È UN RISULTATO D'INSIEME CHE CONSENTE ALLA ROSSA DI SCAVALCARE LA McLAREN TRA LE CASE, DOPO I DUE TOP TEAM

PROVA D'ORGOGLIO

Leclerc e Sainz in Messico disputano una gara intensa e regolare e portano a casa un quinto e un sesto posto utilissimi in classifica Costruttori, dove la Rossa ora è terza e davanti alla McLaren

«*Una gara utile*», l'ha definita Binotto. Già, forse utile ai fini della classifica iridata nel duello infinito contro la McLaren. Ma non certo esaltante. Anzi piuttosto deludente per una Ferrari che si aspettava di più e che invece ha finito a punti sì, ma ingloriosamente doppiata dopo 71 giri. Con il solito piazzamento lontano dal podio: 5° e 6°. E sempre una macchina "aliena" in mezzo a rompere le uova nel paniere e togliere alla Rossa la simbolica soddisfazione di definirsi la migliore "delle altre". Non è stata la McLaren stavolta, ma la sorprendente Alpha Tauri di Gasly.
Il Cavallino era arrivato in Messico con tante illusioni (alimentate chissà da quali analisi). Si auspicava timidamente una maggior vicinanza della SF21 a Mercedes e Red Bull. Qualcuno vicino alla Scuderia aveva fatto intendere che c'erano ambizioni per un buon risultato in Messico e la concreta speranza di potersi giocare con sicurezza almeno il ruolo di terzo incomodo dietro i due top team. Col sogno segreto di poter almeno lottare per un obiettivo più ambizioso del solito piazzamento. Come per esempio un podio, raggiunto soltanto quattro volte quest'anno. Invece anche stavolta gli auspici sono svaniti.

Speranze infondate

Ma cos'era che alimentava queste speranze risultate poi infondate? Tutta una serie di considerazioni. In Messico il circuito si trova a 2285 metri di altitudine sul livello del mare e l'aria perciò è oltremodo ra-

refatta. Per quanto i turbo risentano meno rispetto ai motori aspirati del calo di potenza dovuto all'altitudine (l'aria viene spinta nelle testate dal compressore ad elevata pressione), potevano comunque verificarsi differenze di rendimento maggiori tra propulsore e propulsore rispetto a quelle che ci sono su altre piste a livello del mare. Magari la Ferrari confidava in questa variabile. Forse aveva la speranza che il nuovo sistema ibrido ad alto voltaggio e rapido recupero/scarico di energia che aveva debuttato in Russia facesse sentire maggiormente il proprio apporto in termini di coppia in uscita di curva. Oppure forse qualcuno sperava che, con l'aria rarefatta, il vantaggio aerodinamico delle Mercedes in velocità e la deportanza della Red Bull in curva risultassero meno evidenti. O ancora si sperava nelle gomme, visto che in Messico si è corso con il trittico C2/C3/C4, quelle abbastanza dure usate anche ad Austin. Che sulla Rossa rendono abbastanza bene.

Sainz doppiato nel finale

Il risultato invece è stato deludente fin dalle prime prove, quando Leclerc tra l'altro è pure andato a sbattere per l'asfalto scivoloso. Nelle sessioni di prove libere i piloti del Cavallino hanno subito accusato un distacco superiore al secondo (1"1 Sainz, 1"3 Leclerc) e il gap non è mai andato giù in tutto il week end. Giusto in qualifica Sainz è riuscito a contenere il divario sotto al secondo (886 millesimi), ma per la maggior parte del tempo il distacco medio sul giro dei ferraristi è risultato sempre superiore al secondo. Infatti nei 71 giri di gara Leclerc e Sainz sono finiti staccati dal vincitore Verstappen rispettivamente di 1 minuto e 21 secondi il monegasco e di 1 minuto e 25 secondi lo spagnolo. Diviso per i 71 giri di gara, fa un distacco medio di 1,14 secondi al giro. Un'eternità, considerando che in Messico il giro è relativamente breve. Per di più le due Ferrari son state praticamente doppiate dalla Red Bull: Sainz è stato scavalcato da Verstappen all'ultimo passaggio mentre Leclerc ha evitato l'onta del doppiaggio per un centinaio di metri.

Manca la prestazione

Cosa è mancato alla Rossa? La prestazione pura sul giro. La velocità di punta stavolta c'era. In qualifica Leclerc, con 346,3 km/h aveva l'ottava velocità massima in fondo al lunghissimo rettifilo di partenza. Un buon valore, non lontano dai 351,5 dell'Alpha Tauri di Gasly e dai 351 km/h della Mercedes di Hamilton, della McLaren di Ricciardo e dell'Alfa di Giovinazzi. Quindi il motore ha funzionato bene. Addirittura nel primo intermedio, Leclerc è stato il più veloce di tutti con 322,2 km/h. E sul traguardo all'uscita della curva Peraltada, aveva la quarta velocità massima (257,6 km/h contro i 259 di Ricciardo). Quello è un tratto tutto di accelerazione pura (lì dove ha sbattuto Stroll in prova) nel quale si scaricano le marce dalla seconda in sù e un'ottima motricità è determinante. Se la Ferrari andava bene lì significa che l'auto riesce a scaricare bene a terra i cavalli. E che gap di potenza non ci sono quasi più.
Analizzando il giro delle qualifiche, si scopre invece che i problemi della Rossa in Messico sono nati tutti sopratutto nella parte mista. Leclerc ad esempio è stato sempre velocissimo nel primo tratto, proprio dove contava la velocità massima e la capacità di frenare bene l'auto nella prima esse. Lì nel primo settore prendeva soltanto 2 decimi dalle Mercedes e appena un decimo dalle Red Bull. Il problema però è che le Ferrari si sono rivelate più lente nel settore centrale fatto di curve medio-veloci, dove rimediavano 3 decimi dalle Mercedes e 2 dalle Red Bull. E ancor di più nell'ultimo, quello che girava in mezzo allo stadio, fatto di curve lentissime da seconda marcia. In quei soli 19 secondi di circuito i ferraristi accumulavano più distacco lì che nel resto: dai 3 ai 4 decimi. Gap che in gara si è amplificato. Considerando che all'uscita dell'ultima curva le Rosse erano veloci (altrimenti Leclerc non avrebbe stabilito la quarta velocità fra tutti sul traguardo) vuol dire che era proprio la sequenza di curve strettissima sinistra-destra-sinistra dello stadio che metteva in crisi la SF21.

Inutile variare le strategie

Con premesse così era ovvio che la gara avrebbe preso una piega difficile per i ferraristi, come è stato. Nonostante due strategie diverse (Leclerc si è fermato al 31° giro, Sainz è andato lungo stoppandosi al 43°), i due hanno finito pressoché appaiati. Divisi da meno di quattro secondi. A dimostrazione che qualsiasi alchimia si potesse fare giocando sulle tattiche di gara, è stato il passo gara a mancare davvero. Per fortuna che dalla bagarre sono spariti subito Bottas e

Ricciardo, tamponatisi alla prima curva, altrimenti le Ferrari sarebbero slittate forse di almeno una posizione più indietro.
Il passo gara delle Rosse non ha mai permesso di coltivare illusioni. Il distacco medio in corsa delle Rosse dal leader della gara è salito progressivamente: non è stato mai frutto di situazioni anomale. Dopo 20 giri di gara la miglior Ferrari (Leclerc) era a 25" dal primo; dopo 40 giri e il pit stop il monegasco era staccato di 39"8; al 60° giro il gap era diventato superiore al minuto (era Sainz davanti in quel momento, staccato di 1'07"). E a fine corsa, come detto, il disavanzo finale è risultato di 1'21". I due piloti ce l'hanno messa tutta, Leclerc ha combattuto anche con il graining sul secondo set di gomme (hard), ma l'equivalenza finale delle prestazioni fa capire che non è stato un problema di guida a tarpare le ali alla Rossa in Messico, quanto di performance. La SF21 è apparsa plafonata. Più di così non poteva dare. Abbastanza per difendersi e stare nei top 5, ma non certo per ambire al podio come si è invece visto in altre occasioni.

UNA COPPIA SEMPRE AFFIDABILE
Sainz, qui in primo piano, e Leclerc, sullo sfondo, con due piazzamenti in top six portano punti d'oro alla Ferrari, ottima terza tra i Costruttori, a testimonianza della sua regolarità

Ferrari torna al 3° posto nel costruttori

C'è almeno un aspetto confortante in questo scenario triste? Sì. Il fatto che la Rossa ha effettuato il famoso sorpasso in classifica Costruttori sulla McLaren. Il team inglese ha accusato più problemi della Ferrari. Norris, avendo cambiato il motore, è partito dalle retrovie; Ricciardo che era pure scattato meglio dei due ferraristi infilandosi davanti a loro, ha pensato bene di autoeliminarsi subito con Bottas. Così Leclerc e Sainz con il 5° e 6° posto hanno portato a casa ben 18 punti iridati contro il solo punticino conquistato da Norris. E ora la Rossa è tornata al terzo posto del mondiale Costruttori, con 268,5 punti contro i 255 della McLaren. Un vantaggio confortante di 13,5 punti. Più che il margine, che è contenuto, fa ben sperare il fatto che la Ferrari da almeno tre gare, da quando cioé ha debuttato il nuovo sistema ibrido, si sia rivelata più veloce della McLaren. E non c'è ragione per cui questo rapporto di forza possa invertirsi nelle ultime gare.
Ma basta questo a essere soddisfatti? Proprio no. Perché il Gp Messico dimostra che c'è sempre un terzo incomodo in agguato che può inserirsi fra il tandem Red Bull-Mercedes e la Ferrari. Se prima era la McLaren, in Messico è stata l'Alpha Tauri a mettersi davanti alle Rosse. Gasly è regolarmente stato più rapido delle Ferrari: in qualifica e in corsa. Sul giro secco e sul passo-gara. Nelle velocità di punta nei settori intermedi. È anche Tsunoda, al netto delle sue follìe in pista, è stato velocissimo a sprazzi e talvolta in grado (nelle prove) di insidiare Sainz e Leclerc. Passano i Gran Premi, ma c'è sempre un nuovo avversario a dar fastidio alla Rossa. E questo non è confortante. Dovessimo dirla con le parole di Alonso, il bicchiere stavolta è mezzo vuoto. ●

Gp del Messico
Le voci ferrariste

GIOVEDÌ 4 NOVEMBRE

LECLERC: *«Questo è uno dei miei circuiti preferiti perché nonostante si corra con carico aerodinamico massimo il grip è sempre scarso e il pilota ci può mettere del suo. Detto questo, mi aspetto che le due scuderie che lottano per il titolo non saranno alla nostra portata, mentre credo che potremo essere competitivi con i nostri rivali diretti, come del resto lo siamo stati due settimane fa ad Austin. Sulla carta questa pista dovrebbe essere anche più adatta della precedente alla nostra vettura, però prima di parlare è meglio aspettare di scendere in pista».*

SAINZ: *«Non sono tornato in Europa dopo il GP degli Stati Uniti, ho trascorso qualche giorno di relax per ricaricare le batterie e prepararmi al meglio per il finale di campionato. Questa pista è sempre stata avara di soddisfazioni per me, e sappiamo quanto sia impegnativa per le monoposto a causa dell'aria rarefatta che mette particolarmente alla prova l'affidabilità delle vetture. Sono però ottimista sul livello di competitività che ci aspettiamo di avere nel confronto con i nostri rivali diretti. La battaglia con McLaren per il terzo posto è importante soprattutto dal punto di vista simbolico. È un esercizio utile per quando lotteremo per il vertice. Stiamo progredendo bene e il fatto che ogni aggiornamento introdotto nel corso di questa stagione abbia funzionato come ci aspettavamo credo lo confermi. Daremo il massimo fino alla fine per dare ai tifosi delle soddisfazioni e se saremo in grado di confermare i progressi fatti fin qui penso che potremo riuscire a conseguire l'obiettivo del terzo posto».*

VENERDÌ DOPO LIBERE

SAINZ: *«Un venerdì impegnativo come sempre qui in Messico, nel quale la mancanza di grip ha condizionato molto il comportamento delle monoposto. Abbiamo provato diverse modifiche dalla prima alla seconda sessione che però non hanno dato i risultati sperati. Per questo siamo tornati indietro alle regolazioni di questa mattina per cercare di ritrovare il bilanciamento del mattino, quando mi sentivo più a mio agio. Domani proveremo alcune alternative per vedere se riusciamo a migliorare sul giro secco e la performance della vettura in generale. Alcuni dei nostri concorrenti sembrano piuttosto veloci per cui mi aspetto una bella battaglia. Per quanto riguarda il tifo, qui è qualcosa di incredibile: appena si spegne il motore si sente il pubblico rumorosissimo. È stato bello vedere tante bandiere Ferrari anche qui in Messico, sentiamo tutto il supporto dei tifosi e proveremo a disputare un buon weekend per gli spettatori che sono venuti fin qui!».*

LECLERC: *«È fantastico essere tornati a Città del Messico! L'atmosfera qui è stupenda come sempre. Anche prima di arrivare in circuito è impressionante vedere quanti appassionati ci sono in città ed è impossibile non sentire il loro affetto. Le nostre sessioni oggi sono state piuttosto differenti l'una dall'altra. In quella del mattino c'era tantissimo sporco in pista e questo l'ha resa scivolosa e insidiosa, specialmente nelle frenate. L'evoluzione del tracciato è stata molto significativa tra FP1 ed FP2 e nel pomeriggio, giro dopo giro, si percepiva*

chiaramente che si andava più veloce. Difficile dire dove siamo rispetto agli altri team di centro gruppo, ne sapremo di più domani. Nell'ultima sessione di libere dovremo cercare di lavorare sul giro secco, perché in generale sono fiducioso che abbiamo il potenziale per fare bene in questo weekend».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

SAINZ: «Questa è stata una delle qualifiche più movimentate e stressanti della mia carriera. Considerato il problema con la procedura di partenza del motore, la bandiera rossa e il traffico, il risultato alla fine non è male, ma volevo di più, visto che sono stato veloce per tutto il weekend. Con tutto quello che è successo non sono riuscito a prendere il ritmo giusto e ad avere un giro pulito fino all'ultimo tentativo in Q3. Anche quello non è stato perfetto, ma se guardo al risultato finale non posso essere troppo deluso, anche se avrei preferito ritrovare il feeling delle prove libere. La gara sarà impegnativa perché con l'aria rarefatta che c'è qui bisogna gestire gomme e temperature, ma sarà lo stesso per tutti. La partenza sarà molto importante. Scattare dal lato sporco è particolarmente difficile su questa pista, ma faremo del nostro meglio per massimizzare la nostra posizione di partenza. Ce la metteremo tutta e cercheremo di marcare punti pesanti!».

LECLERC: «Sono abbastanza deluso. Fin qui il weekend è stato piuttosto complicato, ma siamo stati in grado di progredire bene dalle prove libere fino alle qualifiche, nelle quali sono riuscito a mettere insieme dei bei giri. La mia performance è stata buona in Q1, Q2 e fino al primo giro lanciato del Q3. Purtroppo alla fine ho commesso un errore e così non sono riuscito a migliorare il mio tempo. Peccato perché so che avevamo il potenziale per fare meglio, ma a volte va così. È domani che conta davvero e ce la metterò tutta. Il nostro passo gara è buono ma qui superare sarà molto difficile. L'affidabilità giocherà un ruolo chiave per le condizioni uniche che questo tracciato presenta, ma sarà lo stesso per tutti».

Mekies: «Ci aspettavamo di più, inutile nasconderlo. Pensavamo di avere il potenziale per essere la terza forza in campo dietro i due contendenti per il titolo e, per quello che si era visto oggi pomeriggio fino al Q2, era un obiettivo raggiungibile. Nell'ultima sessione le cose non sono andate per il verso giusto per vari motivi, ma dobbiamo riconoscere che l'AlphaTauri di Pierre Gasly è stata più veloce di noi, a prescindere dal vantaggio goduto per la scia del compagno di squadra. Proprio quest'ultimo è stato un fattore che, invece, ha fatto la differenza per il nostro principale avversario per il terzo posto, Daniel Ricciardo: nonostante questo, avremmo potuto piazzare entrambi i piloti davanti a lui ma Charles non ha avuto un ultimo tentativo pulitissimo anche a causa del traffico e per pochi centesimi gli è rimasto alle spalle. Oggi non possiamo quindi essere contenti ma le somme si tirano la domenica, quando si assegnano i punti. Sappiamo che sarà una gara molto difficile, su una pista che induce all'errore. Poi c'è l'incognita affidabilità, considerate le particolari condizioni in cui si corre qui a Città del Messico. Anche la strategia giocherà un ruolo importante».

DOMENICA DOPO IL GP

LECLERC: «Il quinto e il sesto posto portati a casa questo weekend sono un buon risultato dal momento che la gara è andata un po' diversamente da come ci aspettavamo. La mia prima parte della corsa, con le gomme Medium, è stata solida perché il mio passo era molto competitivo. Ci siamo fermati relativamente presto per montare le Hard e tentare di mettere pressione a Gasly che ci era davanti. Carlos invece è andato lungo per cercare di avere gomme più fresche e poterlo così attaccare nel finale di gara. Ci siamo scambiati le posizioni ma sfortunatamente nessuno di noi due è riuscito a prenderlo. Il suo passo oggi è stato davvero sorprendente. Tornando alla mia gara, ho faticato molto con le gomme Hard nel mio secondo stint ma nel complesso credo che la giornata sia stata positiva e che siamo stati in grado di offrire un buon esempio di spirito di squadra».

SAINZ: «È stata una delle mie migliori gare in questa stagione per quanto riguarda il passo, dal momento che sono stato sempre veloce. Anche oggi mi sono trovato a mio agio sia con le gomme Medium che con le Hard. Partire dal lato sporco della pista è stato, come ci si attendeva, difficile e in più sono stato un po' sfortunato con l'incidente che è avvenuto davanti a me: prima ho dovuto inchiodare per non colpire Bottas e poi ho perso alcune posizioni per evitare Ricciardo che stava perdendo l'ala anteriore. Al restart sono riuscito subito a riprendermi il sesto posto da Giovinazzi e così sono riuscito a sfruttare il mio solido passo gara. La squadra ha effettuato ottimi pit stop su entrambe le vetture e nella parte finale avevo un ritmo migliore di Charles, per cui credo che sia stato giusto scambiare le posizioni senza prendere rischi. Se avessimo lottato fra di noi provare a prendere Gasly sarebbe stato infatti ancora più difficile. Nel finale poi abbiamo invertito di nuovo l'ordine delle vetture come avevamo concordato di fare prima del via. Oggi abbiamo portato a casa un buon numero di punti rispetto ai nostri rivali scavalcandoli così in classifica. Questo risultato e il mio solido passo di tutto il weekend sono gli aspetti positivi del fine settimana in Messico. Sotto col Brasile adesso!».

BINOTTO: «Un risultato utile per continuare ad inseguire l'obiettivo di questo finale di stagione, vale a dire il terzo posto nel campionato Costruttori. Questi diciotto punti sono il frutto del buon lavoro di tutta la squadra – dai piloti ai tecnici, dalla pista al remote garage – nella preparazione e nella gestione di questo fine settimana. Mi sono piaciuti particolarmente lo spirito di collaborazione fra Charles e Carlos e il lavoro al pit-stop, con due cambi gomme veloci e precisi, pur con la pressione che, inevitabilmente, aveva la squadra. Con questo risultato siamo tornati terzi con un vantaggio che comincia ad essere interessante ma che, ovviamente, non garantisce nulla. Dovremo cercare di consolidare questa posizione nelle ultime quattro gare e proseguire nel cammino di crescita che rappresenta la cifra più significativa della nostra stagione»

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

MAX VERSTAPPEN

Qualifiche a parte, dove cede al ritorno di fiamma e alla prova d'orgoglio della Mercedes, Max disputa la gara più bella della carriera e piazza la staccata più importante e spettacolare della sua vita, subito dopo il via. Altro che demerito di Bottas: lì la prodezza è tutta sua. Una manovra da pelo, d'altri tempi, dove più che il mezzo contano talento, cuore e spina dorsale. Poi, certo, con una Red Bull-Honda che va come un aeroplano, fa il vuoto e rifila ad Hamilton un distacco da tappa dolomitica. Sul piano aritmetico è a +19 punti, ma su quello agonistico e psicologico pare ancor più avanti. Un punto di svolta non decisivo ma significativo assai, nel mondiale.

MIGLIOR FILM

FERRARI

Festeggiare con enfasi un quinto e un sesto posto non starebbe né in cielo né in terra, ma il ritorno in terza posizione nella classifica Costruttori qualche bella carezza la merita eccome. Perché sia Leclerc che Sainz con questo risultato d'insieme, più di quantità che di qualità, rifilano un bello schiaffone alla diretta competitor McLaren, che imbrocca in Messico la giornata sbagliata. Con Ricciardo inguardabile tamponatore di Bottas al via e Norris con le ali tarpate dalla partenza in penalty, a fondo schieramento. In altre e sentite parole, per la Rossa le cose meglio di così non potevano andare.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

PIERRE GASLY

Poco mostrato e per niente appariscente, Pierre mette a segno un'altra di quelle sue corse capolavoro delle quali sembrano non accorgersi neppure i suoi parenti. Eppure lui c'è e più di questo non può mica fare. Si parla tanto della Ferrari che cresce, in ripresa, dal passo stupendo e dai piloti tosti, però intanto davanti alle Rosse in gara ci sono Pierre e la squadra con sede a Faenza. Ecco, giusto per dire le cose onestamente come stanno e per dare i giusti meriti alla Rossa in ripresa ma anche il cinque agli austro-faentini e al franco-milanese.

MIGLIOR REGIA

RED BULL

In Messico le Red Bull-Honda sembrano aeroplani a volo radente, tanto vanno forte. Il circuito da anni si confà alla perfezione alle caratteristiche dei telai di Newey e stavolta la consonanza aumenta, con l'unico neo in qualifica, quando la Mercedes riesce ad alzare la testa per un attimo con entrambi i piloti sul giro secco. Ma poi il passo gara spiega tutta un'altra storia. E se Perez arriva a mettere il sale sulla coda a Hamilton, pur senza passarlo, vuol dire che la RB, almeno in Messico, ne ha, che ne ha, che ne ha. Tanto da mettersi in scia alla Mercedes in classifica Costruttori...

MIGLIOR FOTOGRAFIA

LEWIS HAMILTON

Solita storia: Hammer più di così non può. Punto. E neanche serve prendersela con Bottas. Che cosa avrebbe dovuto fare, Valtteri subito dopo il via? Franare su Verstappen? Bloccarlo chiudendolo e guidando come un vecchio pandato col cappello? Wow viva lo Sport! Dai, Lewis ha fatto il possibile e Max con quel turborazzo se n'è andato perché era giusto che se ne andasse. E ad Hamilton resta il merito di tenere viva la lotta iridata anche se in questo momento non è in condizioni tecnico-prestazionali da mettere in difficoltà il rivale, in nessuna maniera. Poi, da qui alla fine, si vedrà.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

SERGIO PEREZ

Velocissimo sia in qualifica che in corsa, gestendo dignitosamente la miglior Red Bull-Honda di tutto il mondiale, perfino migliore di quella già stratosferica vista ad Austin. Sospinto da un pubblico e da un tifo è proprio il caso di dire da stadio, Sergio arriva in scia a Hamilton ma poi di fatto non riesce nella prodezza che tutti sognavano e non solo i messicani, ovvero quella di provare almeno a sorpassarlo. Peccato. In ogni caso, per colore e calore, la corsa dell'idolo locale resta impressa e positivamente. In Messico l'amore è Checo.

LA STATUETTA SPEZZATA

ALFA ROMEO

Un pit-stop follemente prematuro fa intruppare Giovinazzi nel gruppaccio fracassandogli ancora una volta la corsa. Una domanda a quelli della Sauber, perché chiamarli Alfa Romeo è far torto a Sivocci e Campari: ma che cosa cavolo vi ha mai fatto di male, Antonio, per trattarlo così? Per caso la sera a Hinwil suona i campanelli e scappa via? Vi ha messo l'attak nelle serrature? O quando è il suo turno, in mensa non offre il caffé? No, su, ditelo, confidatevi, perché se continuate così senza uno di questi motivi, il vostro è bullismo.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

SCUDERIE		PILOTI
RED BULL	10	VERSTAPPEN
	9	HAMILTON
MERCEDES, ALPHATAURI	8	PEREZ, GASLY, GIOVINAZZI
FERRARI	7	LECLERC, SAINZ, RAIKKONEN, ALONSO, VETTEL
ASTON MARTIN, ALFA ROMEO	6	NORRIS, MAZEPIN
HAAS, McLAREN, ALPINE, WILLIAMS	5	STROLL, RUSSELL, LATIFI, OCON
	4	BOTTAS
	3	RICCIARDO
	NC	TSUNODA, SCHUMACHER

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	SAINZ
PILOTA MENO COMBATTIVO	BOTTAS
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	GIOVINAZZI
PILOTA MENO SFORTUNATO	NORRIS
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	RED BULL
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	ALPINE
SCUDERIA MENO FORTUNATA	HAAS

Visto con Giorgio Pantano

di Alessandro Bucci

Verstappen ok ma non piace a tutti

L'EX PILOTA DI F.1 APPREZZA L'OLANDESE MA ALLO STESSO TEMPO NON AMA CERTI SUOI ATTEGGIAMENTI. E AL VIA NON HA GRADITO BOTTAS CHE HA SVANTAGGIATO HAMILTON

Il leone olandese Max Verstappen conferma la sua leadership nel Mondiale 2021 di Formula Uno grazie ad una Red Bull-Honda stellare e ad una gara solida e priva di sbavature in quel di Città del Messico. La solita strepitosa cornice di pubblico (da non dare affatto per scontata in epoca Covid) ha contribuito a creare un'atmosfera spettacolare a corollario di un Gp non proprio adrenalinico. A commentare la 18esima prova della stagione il Campione Gp2 2008 con Racing Engineering Giorgio Pantano, visto anche in Formula Uno con il team Jordan nella stagione 2004. «*Da quando la Red Bull ha per le mani una power-unit a livello delle altre componenti, la vettura austriaca è probabilmente la miglior macchina in circolazione* – asserisce il talento padovano, precisando- se Mercedes avesse mantenuto la testa della corsa al via forse sarebbe saltata fuori un'altra gara tuttavia. La casa tedesca ha incontrato le condizioni ideali in qualifica, ma poi in gara ha faticato molto anche in termini di aerodinamica».

- Rock star di giornata il messicano Sergio Pérez, terzo finale alle spalle di Hamilton…

«Non avevo dubbi che "Checo" sarebbe andato molto forte nel Gp di casa. Il messicano ha realizzato prestazioni in linea con quelle del compagno di squadra e penso che se i due fossero posti in eguali condizioni più spesso nell'arco della stagione, la differenza prestazionale non sarebbe tanto ampia. Chiaramente un pubblico come quello messicano è una spinta in più per Sergio. Purtroppo per Pérez non era possibile sopravanzare Lewis perché sul rettifilo andava più forte e stare troppo dietro all'avversario puoi pagarlo caro sulla pista messicana».

- Verstappen ancora una volta perfetto in ottica Mondiale. Ti piace l'olandese?

«Stiamo parlando di un grandissimo pilota. Tuttavia non mi piacciono i suoi atteggiamenti fuori e soprattutto dentro la pista. Nei team radio apostrofa gli altri piloti come idioti fin troppe volte. L'olandese è troppo arrogante, credo che se fosse più umile sarebbe amato ancor di più dai tifosi di questo sport. Ad Austin, ad esempio, durante le prove libere, Max ha pressato Hamilton e poi gli ha dato dell'idiota. Non ci siamo ragazzi, un grande campione come può avere comportamenti del genere?».

SECONDO ME LA PARTENZA DI VERSTAPPEN PIÙ CHE OTTIMA È STATA SEMPLICEMENTE NORMALE E QUELLA DI BOTTAS INVECE SI È RIVELATA DANNOSA PER HAMILTON

GIORGIO PANTANO

- Veniamo alla partenza di Bottas. Il finlandese a cosa stava pensando in quel momento?

«Bella domanda. Valtteri non ha coperto Hamilton e così facendo ha commesso un grave errore. Forse Bottas non si è reso conto della situazione in quei frangenti, difficile dirlo. In frenata, tuttavia, Valtteri ha peccato di leggerezza andando a frenare diversi metri prima del rivale Red Bull. Bottas non si sta comportando da compagno di squadra di Hamilton, mi dispiace dirlo».

- La partenza di Verstappen è stata elogiata da più parti, ma non capisco perché...

«Nemmeno io. L'olandese è partito normalmente e sembrava avere Bottas come compagno di squadra (sorride). *Insomma, al via ha fatto tutto il finlandese della Mercedes».*

- Che cosa è successo durante il secondo pit stop del numero 77? Usciva molto fumo e si sono viste alcune lingue di fuoco dalle prese d'aria...

«Problemi con la pistola sul dado dell'anteriore sinistra. Quanto al fumo, la pista di Città del Messico è ad altezze elevatissime e l'aria è molto rarefatta. Questa caratteristica può comportare problemi nel sistema di raffreddamento».

MAX APPROFITTA DEL VIA CONCITATO E...
Ecco la staccatona con cui Verstappen ha preso perentoriamente il comando del Gp del Messico per mai più lasciarlo fino alla bandiera a scacchi. Nell'altra pagina, Giorgio Pantano, ex pilota di F.1 che questa volta ha visto il Gp per Autosprint

- Al via nelle retrovie Ocon s'è trovato a sandwich tra Tsunoda e Schumacher uscendo indenne dal contatto...

«Il pilota francese è stato molto fortunato in quella circostanza. Le sue ruote anteriori hanno fatto da 'trampolino' alle gomme posteriori di Tsunoda e Schumacher. Le due vetture, ricadendo, hanno registrato la rottura della sospensione. Sono episodi frequenti nelle corse tra monoposto».

- Come giudichi il contatto tra Bottas e Ricciardo?

«Si è deciso tutto in pochi millesimi di secondo. Inquadro l'episodio come un incidente di gara, perché l'alettone anteriore della McLaren di Daniel ha praticamente sfiorato la ruota della Mercedes di Bottas. Se Valtteri fosse rimasto largo in partenza, come del resto sarebbe stato logico, probabilmente il contatto non si sarebbe neppure verificato».

- Gasly superbo con AlphaTauri, mentre Tsunoda fatica enormemente...

«Sì, ma AlphaTauri ha troppi alti e bassi, francamente non capisco come sia possibile. Stiamo parlando di una macchina che va forte, ma devono trovare una maggior costanza nei risultati per essere una minaccia davvero credibile. Mi ha colpito maggiormente Alfa Romeo in Messico».

- Ti riferisci alla gara di Raikkonen?

«Sì, su una pista non certo veloce Alfa Romeo ha dimostrato di essere competitiva tutto sommato. Peccato per la strategia adottata con Giovinazzi, davvero controproducente. Sarei curioso di chiedere loro per quale motivo hanno anticipato così tanto la sosta di Antonio».

- Pensi che Bon Giovi resterà in F.1?

«La vedo dura per lui purtroppo. I piloti italiani sono estremamente penalizzati nello scenario attuale e non credo la situazione migliorerà prossimamente. La posizione di Antonio è messa in discussione da un pilota cinese che porterà con sé tanti milioni di euro. Tolti i top team, le altre squadre cercano piloti con alti budget e la qualità spesso ne risente profondamente. Nello scenario attuale la forbice si è allargata tantissimo e lo vedo già nel mondo dei kart. Un giovanissimo pilota o può contare su appoggi economici familiari considerevoli o munifici sponsor oppure è tagliato fuori in partenza».

- Riguardo al gioco di squadra Ferrari che ne pensi?

«Ordinaria amministrazione. Viene data troppa enfasi a episodi che, in realtà, non hanno nulla di speciale. È stato dato molto spazio dalla regia alla difesa di Ricciardo su Bottas per l'11ª posizione. Voglio dire, i due non stavano lottando per il podio!».

- Bottas nel finale ha tolto un importantissimo punto a Verstappen con il giro record...

«Sappiamo tutti che un punto può fare la differenza. Nel 2002 persi il mondiale di Formula 3000 proprio per un punto. Quanto al giro record di Bottas, penso siano sfide nella sfida che contribuiscono a creare suspense in ottica iridata».

- Novità con la tua academy kart?

«Sono diventato costruttore di go-kart. Realizzerò in proprio i telai per la Pantano Kart, ho ricevuto l'ok dalla FIA. L'obiettivo è di correre tutti i campionati più importanti internazionali compiendo un passo alla volta. Ci attendono una ventina di gare nella stagione». ●

Gasly prova di forza

IL FRANCESE MOSTRA I MUSCOLI E TRASCINA L'ALPHA TAURI AL QUARTO POSTO. ORA LA SQUADRA FAENTINA HA RAGGIUNTO L'ALPINE SUL QUINTO GRADINO DEL CAMPIONATO COSTRUTTORI

di **Massimo Costa**

L'**Alpha Tauri,** tra Monza e Sochi, aveva vissuto un periodo negativo che aveva finito per cancellare le prestazioni di grande rilievo di Pierre Gasly. Il francese, aveva raccolto consecutivamente tre risultati di grande rilievo come il quinto posto a Budapest (e per la squadra anche il sesto di Yuki Tsunoda), il sesto a Spa e il quarto a Zandvoort, con qualifiche tra la terza e la seconda fila. Poi, il buio Alpha Tauri di Monza e Sochi a cui era seguito il ritorno in zona punti di Gasly a Istanbul, sesto dopo essere partito dalla seconda fila, quarta piazzola. Ad Austin ci aveva pensato Tsunoda a prendere qualche punto piazzandosi nono dopo il ritiro di Gasly, ma in Messico l'Alpha Tauri è tornata a rompere le uova nel paniere ai grandi. Gasly si è piazzato quinto in qualifica davanti alle due Ferrari e in gara ha costantemente tenuto il quarto posto, dal primo all'ultimo giro, tenendo lontane le Rosse di Charles Leclerc e Carlos Sainz, che nel finale aveva provato a prenderlo salvo poi arrendersi. Una prova di forza e di grande qualità quella messa in pista da Gasly e da tutta la squadra faentina, la quale ha raggiunto nella classifica costruttori l'Alpine-Renault in quinta posizione con 106 punti. È questo il grande obiettivo della Alpha Tauri, la quinta piazza tra i team che, pensate un po', dal suo debutto in F.1 nel 2006 non è mai stata raggiunta dalla scuderia diretta da Franz Tost. Sarebbe una dimostrazione di grande forza per Gasly e tutto lo staff tecnico di Alpha Tauri e sicuramente vi è un po' di rammarico per le occasioni perse da Tsunoda nel corso della stagione, ma erano certamente da mettere nel conto. Stiamo pur sempre parlando di un rookie di 21 anni con alle spalle appena due stagioni agonistiche in Europa

I DUE VOLTI ALPHA TAURI
Alla solidissima quarta piazza di Gasly ha fatto da riscontro la prestazione di Tsunoda subito out

tra F3 e F2 dopo essere cresciuto nella F4 giapponese. Gasly vanta ora 86 punti, nono nella classifica piloti, mentre Tsunoda di punti ne ha 20. Appare evidente dunque, il divario tra i due compagni di squadra e quel quinto posto poteva essere già blindato con un pilota equivalente a Gasly. Molti sottolineano come un errore quello di non avere "retrocesso" dalla Red Bull all'Alpha Tauri Alexander Albon (Helmut Marko lo ha parcheggiato nel DTM con la Ferrari di AF Corse) e i punti del team di Faenza sarebbero stati molti di più. Ma vi era la necessità di accontentare la Honda promuovendo in F.1 uno dei suoi piloti Junior, Tsunoda appunto. Che sicuramente avrebbe meritato un altro anno in F2 per maturare ulteriore esperienza. Ma tant'è, ormai siamo arrivati alla conclusione del campionato ed è inutile recriminare. Tsunoda è stato confermato per il 2022 e ci si aspetta quindi un bel salto di qualità del piccolo giapponese, se non si verificherà, il suo destino sarà segnato, magari a vantaggio di quel Liam Lawson (19enne più che promettente) che quest'anno si è diviso tra la F2 conclusa all'ottavo posto con la non eccelsa Hitech, e il DTM. E proprio nella serie per vetture GT3, il neozelandese ha strabiliato perdendo il titolo all'ultima gara e mettendo in ombra durante l'anno il ben più quotato compagno di squadra Albon in AF Corse.
Tornando alla gara messicana, Gasly ha commentato: «*Non potevamo sperare in un fine settimana migliore. Ho sempre avuto tutto sotto controllo mentre ero in quarta posizione e non ho mai temuto che Leclerc potesse prendermi. La macchina era velocissima come dimostrato anche in qualifica ed ora abbiamo preso l'Alpine tra i costruttori. Ho un piano, ed è quello di portare a Tost il quinto posto tra le squadre a fine anno, lo meritano tutti i componenti della nostra scuderia e sarebbe uno splendido regalo di Natale. La strada che abbiamo preso sta funzionando e penso che potremo continuare con questi risultati anche nelle prossime quattro gare*». Tsunoda invece, partendo dal fondo griglia per la sostituzione della power unit, ha visto ogni possibilità di rimonta infrangersi contro l'Alpine di Esteban Ocon alla prima staccata. Sabato, Yuki aveva svolto alla perfezione il suo compito, ovvero quello di riuscire ad arrivare nel Q3 per poi aiutare Gasly nel prendere la giusta scia nel lungo rettifilo di arrivo, quasi 1.200 metri. Tutto era andato bene, ma Tsunoda si è trovato nella serie di curve veloci destra-sinistra mentre sopraggiungeva Sergio Perez, al suo secondo push. Ha fatto il possibile per togliersi di mezzo, passando dalla via di fuga, ma il messicano evidentemente si è distratto finendo a sua volta fuori e incolpando il povero Tsunoda, che si è pure preso dell'idiota da Max Verstappen (chi non lo è per lui), sopraggiunto poco dopo Perez. Sia il messicano sia l'olandese e pure il team principal Christian Horner hanno preso la palla al balzo per dire che quell'intoppo aveva fatto perdere la pole e la prima fila alla Red Bull, ma basta andare a rileggere i tempi dei settori ed è evidente che non sarebbe stato così. Povero Tsunoda, dopo aver fatto il suo dovere alla perfezione per aiutare Gasly, gli è toccato essere il capro espiatorio di un "crimine" non commesso ●

Alfa Romeo tra luci e ombre

TUTTO BENE PER RAIKKONEN, ALLA FINE BUON OTTAVO, MA NIENTE VA PIÙ PER GIOVINAZZI, PENALIZZATO ANCORA UNA VOLTA DA UNA STRATEGIA AUTOLESIONISTA E SCONCERTANTE

di **Matteo Novembrini**

«Sono il classico ragazzo che cerca sempre il lato positivo delle cose. Oggi è impossibile». Nell'epoca dei social basta un numero di caratteri contenuto, quelli di un tweet in questo caso firmato da Antonio Giovinazzi, per dare il via ad una discussione lunghissima. Un "cinguettio" chiaro ed immediato, tutt'altro che criptico e pure comprensibile nel desiderio del pugliese di sfogare la frustrazione per l'ennesima domenica andata male per colpe non sue. Una domenica in cui in casa Alfa Romeo-Sauber, anziché gioire per il ritorno nei punti grazie all'8° posto di Kimi Raikkonen, ci si ritrova ancora una volta alle prese con quello che a tutti gli effetti è diventato il caso-Giovinazzi.

Strategia penalizzante per Giovinazzi

Dispiace che sia andata così, perché Antonio avrebbe meritato molto, molto di più dell'11° posto finale nel Gran Premio del Messico. Una corsa in cui la sua C41 avrebbe potuto raccogliere molto di più e Kimi questo lo ha dimostrato, se solo fosse stata messa in atto la strategia giusta. Giovinazzi era stato bravo a districarsi nella confusione della prima chicane, con una partenza che lo aveva proiettato dall'undicesima casella di partenza alla sesta, una posizione invitante per cercare di portare a casa dei punti che nel caso di Antonio mancano dal 10° posto di Monaco. Il passo c'era, la gestione gomme pure: a mancare è stato il muretto, che ha fermato

Antonio al 16° passaggio per montare gomma dura; così facendo ha tolto il pugliese da una posizione nei primi dieci e lo ha ricacciato nel traffico di Ricciardo e Bottas che, incredibile ma vero, hanno impedito al numero 99 di mettere in mostra il ritmo che avrebbe altrimenti avuto a pista libera. Quando poi anche gli altri si sono fermati, ormai era tardi per Giovinazzi, che con una gomma ben più usurata della concorrenza non è riuscito a difendersi concludendo a 34"773 dalla decima posizione di Lando Norris. Con Raikkonen invece le cose sono andate meglio, oppure è giusto dire sono andate come sarebbero dovute andare se con la macchina dell'italiano non ci fosse stato un errore strategico: Kimi ha concluso 8° non distante dalla settima piazza di Vettel, mettendo a segno il miglior risultato stagionale della squadra al pari di Sochi.

Parla Giovi

Una situazione paradossale, perché in casa Alfa si è messa in atto la strategia più rischiosa (la sosta è arrivata con largo anticipo rispetto al previsto), sottovalutando le difficoltà che si sarebbero incontrate con un secondo stint decisamente molto lungo. Una scelta molto discutibile che ha dato adito alle polemiche che già da qualche mese stanno accompagnando il rapporto tra Giovi e la sua squadra: Città del Messico è stata probabilmente il punto di non ritorno anche da parte del pilota, che a fine gara non si è trattenuto. E per la prima volta, anche lui ha aperto a scelte volutamente a suo sfavore: «*Mi hanno richiamato ai box, il problema è che sono uscito subito dietro a Ricciardo e Bottas che in quel momento non andavano. Ho riscaldato le mie gomme e il passo con le dure era più lento rispetto alle medie. Ho perso tutto il gap dell'undercut che avrei dovuto fare. Quando sono uscito da quella situazione le gomme erano già andate e quando si sono fermati gli altri erano più veloci di me. Per cui è stata una strategia completamente sbagliata. La squadra mi rovina le gare? Fino ad adesso non ci volevo credere, però oggi sono veramente molto deluso*».

C'È CHI RIDE E CHI NO

Sopra e a destra, Kimi Raikkonen ben felice per l'ottavo posto conquistato in Messico. Sotto, Giovinazzi sembra quasi dire "Non vedo, non sento, non parlo" dopo l'ennesima strategia harakiri della sua squadra, che gli ha di nuovo tarpato le ali dopo un bellissimo avvio

Binotto e la solidarietà verso Antonio

La situazione del pilota di Martina Franca ha messo in secondo piano il risultato della squadra, che in Messico ha raccolto circa un terzo del suo bottino 2021: 4 punti su 11. Un risultato che avvicina il team alla Williams (il team di Grove è ancora a +12) ma che ovviamente nessuno è pronto a sottolineare con una separazione in casa così evidente, ben più macroscopica di una classifica Costruttori che resterà comunque congelata a meno di cataclismi. A domanda precisa ha dato la sua lettura anche il team principal Mattia Binotto, che ha espresso solidarietà al classe 1993: «*Durante la gara ero concentrato sulle nostre vetture, non so cosa sia capitato. Detto questo, Antonio oltre ad essere un pilota italiano meritevole è anche un pilota Ferrari, e dispiace pure a noi se non viene messo nelle giuste condizioni, così come ci dispiace se non avrà un sedile in F.1 l'anno prossimo. Riteniamo che in questi anni nel Circus sia cresciuto e che stia facendo bene, avrebbe diritto ad un sedile l'anno prossimo, però questo non è più nelle nostre mani*».

Futuro sempre più scritto

A questo punto il futuro per Antonio Giovinazzi in F.1 sembra deciso. C'erano già stati segnali evidenti che portavano verso questa direzione, ed il Messico è stato semplicemente un altro passo verso una decisione che in realtà ad Hinwil sembra sia stata presa già da tempo. Non resta che augurare buona fortuna ad Antonio per questi ultimi Gp della stagione, ed eventualmente incrociare le dita. ●

The next step: i nuovi scenari della F.1

POWER UNIT DI NUOVA GENERAZIONE IN VISTA DELL'ARRIVO DI PORSCHE ED AUDI NEL 2026, CHE PORTERÀ ANCHE MACCHINE DI DIMENSIONI PIÙ RIDOTTE E SOSTENIBILI

di Alessandro Gargantini

Non abbiamo ancora visto le prime immagini delle monoposto che animeranno il mondiale 2022, eppure l'ufficio tecnico della FIA è già ampiamente coinvolto nel concetto della generazione successiva che vedremo quattro anni più tardi. L'adozione dei motori di nuova generazione, che avverrà nel 2026 contestualmente all'approdo nel mondiale del gruppo Volkswagen con i marchi Porsche ed Audi, comporterà un adeguamento significativo delle vetture, che ci si attende saranno più piccole, leggere, efficienti e ispirate ad un concetto di sostenibilità. La Formula Uno ha assegnato all'ufficio diretto da Pat Symonds, Chief Techical Officer, l'incarico di avviare un processo di ricerca scientifica per tracciare, attraverso studi in galleria del vento e simulazioni CFD, le caratteristiche della prossima generazione di monoposto. Anche il regolamento tecnico che entrerà in vigore nel prossimo mondiale è stato preceduto da quattro anni di analisi sul concetto. La Federazione ha distribuito alle squadre, alla vigilia della corsa di Silverstone, tutti i dettagli dello studio condotto dallo staff diretto dall'ex tecnico della Williams che è composto da dieci persone. La nuova generazione di power unit richiede un'architettura diversa della monoposto, partendo dal concetto aerodinamico introdotto nel 2022, che sarà oggetto di evoluzione per adeguarsi ai nuovi requisiti tecnici delle power unit. Sappiamo che le unità motrici dovranno fare a meno della componente MGU-H, ovvero del motogeneratore che recupera l'energia cinetica in eccesso derivante dalla rotazione della turbina e la invia all'interno di una batteria per un successivo utilizzo. Si tratta di un componente elettrico molto delicato e costoso, che i motoristi in procinto di entrare nel mondiale hanno chiesto di abolire. La componetene MGU-K, ovvero il motogeneratore che accumula l'energia cinetica in frenata, ed il motore a combustione contribuiscono ciascuno con 350 kW (475,86 hp) in termini di erogazione di potenza in base ai dati condivisi da Pat Symonds con la rivista tedesca

Auto Motor und Sport. Il ruolo della componente ibrida sarà maggiore, anche per compensare la diminuzione di cavalli nella parte a combustione legati all'utilizzo di carburanti a zero emissioni di CO_2, con la conseguenza che le nuove power unit saranno più pesanti. Questo porterà alla necessità di ottenere una riduzione di massa altrove se si ambisce ad avere un pacchetto più leggero ed efficiente, che difficilmente si otterrebbe puntando solo ad uno sviluppo tecnologico che consenta di avere accumulatori di energia più leggeri nel giro di quattro anni.

Dimensoni ridotte, ecco perché

Una significativa riduzione di peso in questa misura è possibile solo con un'auto di dimensioni inferiori. Symonds originariamente aveva in mente un motore a quattro cilindri in linea e una trasmissione trasversale, ma l'idea si è spenta a causa dell'insufficiente rilevanza della serie. Mercedes, Ferrari e Renault si sono dichiarate contrarie ad un concetto che avrebbe avvantaggiato Porsche e Audi. La strada che Symonds sta tracciando passa da una monoposto con un passo accorciato e carreggiate più strette. Se il motore a combustione fornirà una potenza significativamente inferiore, anche il consumo dovrebbe diminuire. Spazio e peso potrebbero essere risparmiati con interventi sulla trasmissione, dove si potrebbe passare da otto a cinque marce. Questo ridurrebbe la lunghezza complessiva ed il peso. «*Non solo i motori, ma anche le auto devono diventare più sostenibili*– ha spiegato Symonds a Michael Schmidt di Auto Motor un Sport – *E l'unico modo per farlo è utilizzare monoposto più piccole, leggere ed efficienti*».
Un concetto che però si scontra con l'attualità.

TANTA VOGLIA DI POPOLARITÀ
Il gremitissimo stadio del baseball simbolo del circuito di Città del Messico: proprio per attirare sempre più pubblico la F.1 pensa a tanti cambiamenti in chiave futura...

Il nuovo regolamento tecnico per la prossima stagione vedrà il limite minimo di peso salire di nuovo, di 40 chilogrammi, a 792 kg, circostanza legata anche all'introduzione di ruote più grandi e pesanti. Ross Brawn si è espresso sul tema in perfetta sintonia con il capo dell'area tecnica della FIA. «*Stiamo guardando a una nuova power unit per il 2026, ed è molto impegnativo risparmiare peso con una monoposto sempre più ibrida e con l'incremento degli standard di sicurezza* – ha spiegato Brawn – *per avere una monoposto più leggera dovremo puntare su un'auto più compatta, e crediamo di poterlo fare*».

La corsa del sabato sarà un evento a sé

Un altro tema aperto per la massima serie è quello della definizione del format delle corse Sprint. Alle tre corse del 2021 se ne dovrebbero aggiungere altre sei, ma il formato è in fase di discussione e approvazione. A seguito del feedback negativo di piloti e fan, la F.1 intende porre fine alla pratica di utilizzare la "Sprint Qualifying Race" per definire la griglia per il Gran Premio. La griglia di partenza del Gran Premio sarà definita con le stesse modalità degli altri round del campionato, mentre le gare brevi del sabato diventeranno quindi eventi a sé. Servono però adeguati incentivi ai piloti e alle squadre, non solo in termini di punteggio, ma anche economici, anche per le posizioni che potrebbero rimanere fuori dai punti, che sono in fase di studio.
Ross Brawn ha ammesso che non è semplice trovare una soluzione condivisa e che le corse a griglia invertita nella giornata di sabato sarebbero avvincenti.
Una survey compiuta con gli appassionati ha però evidenziato che il 68 per cento di loro non si è dichiarato convinto del valore delle griglie invertite. Un'altra alternativa sul tavolo è quello di attribuire alla gara del sabato un terzo del punteggio assegnato dal Gran Premio.

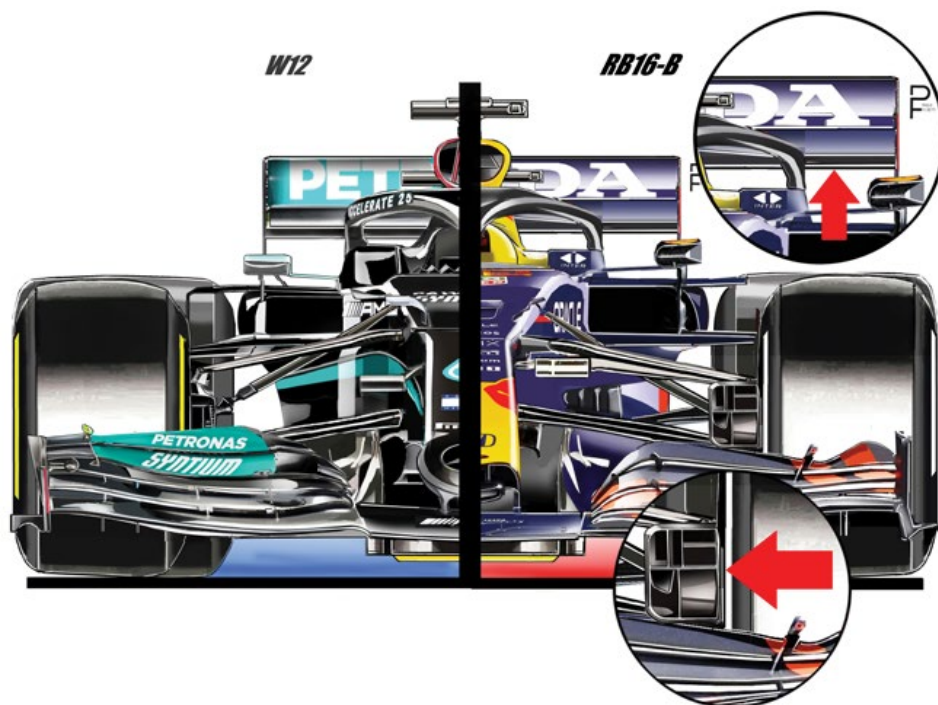
In chiave 2023: Shanghai riprende il suo posto

In tema di calendario, la FIA ha annunciato il rinnovo del contratto con il circuito di Shanghai fino al 2025. La pista cinese quest'anno è stata esclusa per la seconda volta dal calendario del mondiale a causa della pandemia e non è stato inclusa nemmeno nella prossima stagione, quando è stata a lungo in ballottaggio con Imola, attivissima, che ospiterà i mondiale fino al 2025 e che l'anno prossimo si è assicurata anche il GT World Challenge ed il DTM, subentrando in entrambi i casi a Monza.
Il ritorno della Formula Uno in suolo cinese ha riacceso i riflettori sul possibile approdo di Guanyu Zhou, attualmente secondo nella classifica generale di Formula 2, all'Alfa Romeo Racing.
Se ottenesse il posto nella squadra diretta da Frederic Vasseur, Zhou diventerebbe il primo pilota cinese a partecipare a una gara del mondiale. Certamente si tratta un aspetto che rafforza la candidatura dell'ex junior della Ferrari che ora porta i colori della Alpine F.1 e che ha in dote una serie di investitori alla quale la massima serie non vuole fare a meno. ●

di Paolo Filisetti

Scelte d'alta quota

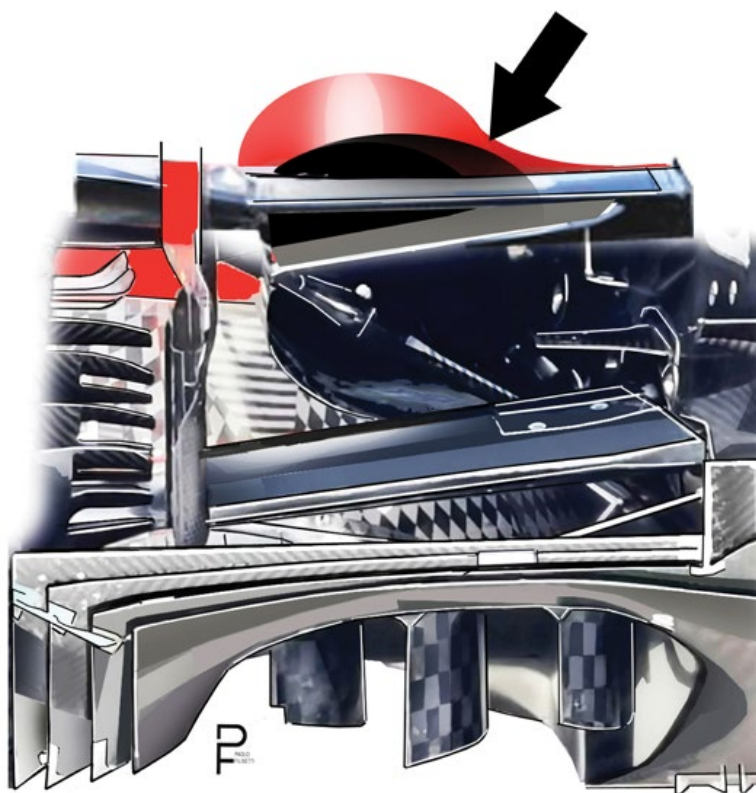
S'È VISTA UNA GRAN FIORITURA DI PRESE D'ARIA DEI FRENI ANTERIORI MAGGIORATE PER INCREMENTARE LO SCAMBIO TERMICO E MANTENERE SOTTO CONTROLLO LE TEMPERATURE

Il dato più rilevante del tracciato di Città del Messico, è quello legato alla rarefazione dell'aria che obbliga di fatto tutti i team ad adottare le stesse incidenze e sezioni delle ali utilizzate a Monaco, ottenendo però un carico pari al sessanta percento circa di quello ottenuto a parità di configurazione a livello del mare. La resistenza all'avanzamento dunque non rappresenta un problema su questa pista. Tenendo ben presente questo assunto tutti i team non solo hanno adottato una configurazione aerodinamica da massima deportanza con elevata incidenza dei flap delle ali, ma hanno contestualmente messo in atto tutte le contromisure necessarie ad evitare il surriscaldamento di motori, elettronica, trasmissione e freni. Questi ultimi specificamente, hanno visto il fiorire di prese d'aria dei freni anteriori maggiorate per incrementare lo scambio termico e mantenere sotto controllo le temperature di esercizio dei loro componenti. Rispettivamente al di sotto dei 1200°C per dischi e pastiglie e 200°C per le pinze. Red Bull è stato uno dei team che ha maggiormente posto attenzione in quest'area non solo per garantire l'efficienza dell'impianto frenante, ma anche per mantenere il controllo delle pressioni di gonfiaggio dei pneumatici. I cestelli dei freni anteriori di Verstappen e Perez, infatti si sono differenziati nel corso delle prove libere per feritoie aggiuntive longitudinali per il messicano, ed aperture più evidenti nella parte superiore per l'olandese. Per quanto riguarda invece le contromisure prese per evitare il surriscaldamento del propulsore, dell'elettronica e del cambio, la carrozzeria posteriore della RB16-B è stata modificata incrementando in altezza la sezione dello sfogo posteriore. Di fatto è come se il terminale della carrozzeria presentasse una sorta di sezione a megafono in grado di garantire un adeguato smaltimento del calore in uscita dalle sciancratissime fiancate della monoposto. Come scritto in esordio, quasi tutti i team si sono allineati in tal senso e tra essi la Ferrari ha adottato sulla SF21 una soluzione che come per la Red Bull incrementava in altezza la sezione dello sfogo po-

CONFRONTO MERCEDES W12 E RED BULL RB16-B

LA CONFIGURAZIONE AERODINAMICA A LIVELLO DI SEZIONE DELLE ALI È MOLTO SIMILE. SI NOTI L'ALA POSTERIORE CON PROFILO RETTILINEO E BORDO D'INGRESSO LIEVEMENTE SOLLEVATO CENTRALMENTE DELLA RB16-B. SOPRATTUTTO. NELLE PROVE LIBERE ERA PARSO CHE IL CARICO GENERATO DAL FONDO DELLA RB16-B (IN ROSSO) NELLE LIBERE FOSSE DECISAMENTE SUPERIORE A QUELLO PRODOTTO DAL FONDO DELLA W12 (IN AZZURRO). MA IN QUALIFICA UNA MODIFICA ALL'ASSETTO (RIALZATO) DELLA W12 HA ANNULLATO QUESTO VANTAGGIO. INTERESSANTE NOTARE L'INCREMENTO DELLE PRESE D'ARIA DEI FRENI A CAUSA DELLA FORTE RAREFAZIONE DELL'ARIA (VEDI TONDO)

SF21 CON LO SFOGO MAGGIORATO

NELL'ILLUSTRAZIONE È EVIDENZIATO DALLA FRECCIA LO SFOGO POSTERIORE MAGGIORATO NELLA SUA SEZIONE, PER FACILITARE LO SMALTIMENTO DEL CALORE IN USCITA DALLE FIANCATE.

steriore, contestualmente all'apertura delle griglie ai lati dell'abitacolo. Anche la Ferrari, inoltre ha prestato particolare attenzione alla ventilazione dei freni, ma il team di Maranello non si è limitato a questo. Infatti, nel corso delle prime prove libere, i tecnici della Scuderia, hanno sfruttato le condizioni estremamente severe del tracciato di Città del Messico, a livello di sollecitazioni termiche, per operare un test esclusivamente indirizzato alla raccolta di dati sul comportamento di dischi e pastiglie, non legato all'impianto attualmente in uso sulla SF21, bensì a quello che sarà adottato sulla vettura del 2022. Di fatto i nuovi dischi Brembo erano identificabili per una differente disposizione dei fori di ventilazione radiali rispetto a quelli adottati quest'anno. Date le premesse sopradescritte, pare non priva di fondamento l'ipotesi si sia trattato di un test finalizzato a indurre sollecitazioni elevate, soprattutto termicamente a queste componenti realizzate con materiali dalle specifiche diverse dagli attuali, in funzione dell'impianto del 2022, totalmente ridisegnato e caratterizzato da un diametro che (per tutti) passerà dai 278mm massimi attuali a 325-328 all'avantreno e dai 256-266 attuali al retrotreno a 275-280mm. I dischi nel 2022, saranno inoltre caratterizzati da un numero inferiore di fori di ventilazione (tra 1000 e 1100 contro gli attuali 1480 all'avantreno) a causa del loro maggiore diametro che passerà dagli attuali 2,5mm a 3mm. Insomma la Ferrari, sta costantemente sfruttando le ultime gare di questa stagione come vero banco prova di soluzioni che saranno trasferite sulla monoposto del prossimo anno. I tecnici diretti da Enrico Cardile, che stanno definendo nei dettagli la vettura 2022 potranno elaborare soluzioni adeguate per ottenere la massima efficienza dell'impianto frenante nonché gestire le implicazioni aerodinamiche dello smaltimento del calore generato. ●

RB16-B, CARROZZERIA IN EVOLUZIONE

IL TEAM SOTTO LA SUPERVISIONE DIRETTA DI ADRIAN NEWEY IN PISTA, HA ADOTTATO UNA CARROZZERIA POSTERIORE CARATTERIZZATA DA UN INCREMENTO IN ALTEZZA DELLO SFOGO SUPERIORE. DI FATTO PRESENTANDO UNA SORTA DI SEZIONE A FORMA DI MEGAFONO PER GARANTIRE UN ADEGUATO SCAMBIO TERMICO, A SALVAGUARDIA DEL PROPULSORE, DELL'ELETTRONICA E DEL CAMBIO, PER CONTROBILANCIARE LA RIDOTTA DENSITÀ DELL'ARIA.

Gp del Messico
Il tabellone

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Ricciardo	1°	38"128
Bottas	1°	22"463
Latifi	11°	23"681
Stroll	12°	23"586
Mazepin	13°	25"094
Ocon	14°	23"100
Russell	15°	21"984
Giovinazzi	16°	22"205
Hamilton	29°	22"373
Leclerc	30°	22"085
Gasly	31°	22"549
Raikkonen	32°	22"424
Verstappen	33°	21"908
Vettel	33°	22"277
Stroll	34°	26"056
Ricciardo	38°	22"813
Alonso	39°	23"985
Pérez	40°	22"114
Bottas	40°	31"664
Sainz Jr.	42°	22"031
Norris	44°	22"534
Latifi	49°	22"739
Mazepin	58°	23"637
Bottas	63°	22"680
Bottas	67°	26"443

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

NOTE

a) Sostituzione componenti PU: partenza da fondo griglia.
c) Sostituzione cambio: 5 posizioni di penalità.

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	1:38'39"086	185,716	1'18"999	52
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	71	a 16"555	185,198	1'19"820	66
3°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	a 17"752	185,161	1'19"468	49
4°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	71	a 1'03"845	183,735	1'20"510	66
5°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	71	a 1'21"037	183,208	1'20"665	63
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	183,024	1'20"081	63
7°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	182,788	1'20"460	70
8°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	182,631	1'20"713	63
9°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	182,369	1'20"711	54
10°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	182,291	1'20"617	67
11°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	181,231	1'21"523	68
12°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	181,204	1'21"069	40
13°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	180,857	1'21"348	67
14°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	69	a 2 giri	180,239	1'20"930	61
15°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	69	a 2 giri	179,482	1'17"774	69
16°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	69	a 2 giri	179,306	1'22"016	61
17°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	69	a 2 giri	178,871	1'21"546	66
18°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	68	a 3 giri	176,453	1'21"402	61
NON CLASSIFICATI							
	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	0	Incidente	-	-	-
	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	0	Incidente	-	-	-

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA

Griglia	Pilota
1	Bottas
2	Hamilton
3	Verstappen
4	Pérez
5	Gasly
6	Sainz Jr.
7	Ricciardo
8	Leclerc
9	Vettel
10	Räikkönen
11	Giovinazzi
12	Alonso
13	Latifi
14	Schumacher
15	Mazepin
16	Russell
17	Tsunoda
18	Norris
19	Ocon
20	Stroll

G 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 71

Arrivo	Pilota
1	Verstappen
2	Hamilton
3	Pérez
4	Gasly
5	Leclerc
6	Sainz Jr.
7	Vettel
8	Räikkönen
9	Alonso
10	Norris
11	Giovinazzi
12	Ricciardo
13	Ocon
14	Stroll
15	Bottas
16	Russell
17	Latifi
18	Mazepin

VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE

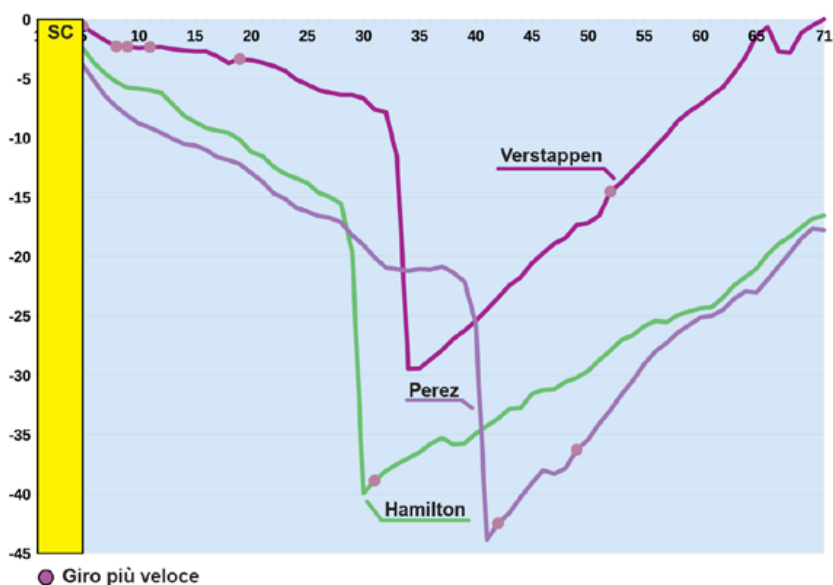
234 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

QUALIFICHE

Gasly	351,5
Hamilton	351,1
Ricciardo	350,7
Giovinazzi	350,3
Bottas	349,1
Raikkonen	348,4
Vettel	346,3
Leclerc	346,3
Norris	345,6
Schumacher	345,4
Ocon	345,3
Sainz Jr.	344,2
Latifi	344,1
Russell	343,9
Mazepin	343,7
Verstappen	343,2
Stroll	342,9
Tsunoda	342,8
Alonso	342,6
Pérez	341,4

GRAN PREMIO

Stroll	360,8
Bottas	356,6
Ricciardo	356,4
Norris	355,6
Leclerc	354,5
Ocon	353,0
Raikkonen	352,0
Alonso	351,1
Hamilton	350,3
Pérez	349,9
Giovinazzi	347,7
Vettel	347,2
Sainz Jr.	347,1
Russell	344,0
Verstappen	343,1
Gasly	331,3
Mazepin	331,2
Latifi	329,6
Tsunoda	283,5
Schumacher	260,1

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

Gp del Messico
Il tabellone

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

Imbattuto
M.Verstappen (Red Bull RB15/ Honda, 2019)
1'14"758 media 207,260 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO
V.Bottas (Mercedes F1 W12 E Performance)
1'17"774 media 199,223 km/h
Primato precedente:
V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1'18"741 media 196,776 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
M.Verstappen (Red Bull RB13/ TAG Heuer, 2017)
1h36'26"552 media 189,970 km/h

GIRI IN TESTA

Verstappen	1°-33°
Pérez	34°-39°
Verstappen	40°-71°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 5 NOVEMBRE

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Verstappen	1'18"464	1'17"301
2°	Bottas	1'18"341	1'17"725
3°	Hamilton	1'18"417	1'17"810
4°	Pérez	1'18"610	1'17"871
5°	Sainz Jr.	1'19"463	1'18"318
6°	Gasly	1'18"985	1'18"429
7°	Leclerc	1'19"667	1'18"605
8°	Tsunoda	1'20"011	1'18"644
9°	Vettel	1'19"858	1'18"681
10°	Alonso	1'19"656	1'18"732
11°	Raikkonen	1'20"026	1'18"841
12°	Norris	1'20"301	1'18"979
13°	Giovinazzi	1'20"344	1'19"227
14°	Ocon	1'19"759	1'19"431
15°	Ricciardo	1'20"273	1'19"521
16°	Schumacher	1'22"144	1'19"620
17°	Stroll	1'20"030	1'19"730
18°	Russell	1'20"517	s.t.
19°	Latifi	1'21"580	1'20"820
20°	Mazepin	1'22"819	1'21"581

SABATO 6 NOVEMBRE

		3ª SESSIONE
1°	Pérez	1'17"024
2°	Verstappen	1'17"217
3°	Hamilton	1'17"675
4°	Bottas	1'17"708
5°	Sainz Jr.	1'18"029
6°	Tsunoda	1'18"037
7°	Ricciardo	1'18"121
8°	Gasly	1'18"202
9°	Leclerc	1'18"213
10°	Norris	1'18"312
11°	Stroll	1'18"352
12°	Raikkonen	1'18"531
13°	Giovinazzi	1'18"556
14°	Vettel	1'18"614
15°	Alonso	1'18"847
16°	Ocon	1'18"999
17°	Russell	1'19"211
18°	Schumacher	1'19"238
19°	Latifi	1'19"313
20°	Mazepin	1'20"479

POLE POSITION

SABATO 6 NOVEMBRE			QUALIFICHE 1ª	QUALIFICHE 2ª	QUALIFICHE 3ª	SETTORI 1ª	SETTORI 2ª	SETTORI 3ª
1°	Bottas	Mercedes F1 W12 E Performance	1'16"727	1'16"864	1'15"875	27"025	29"090	19"711
2°	Hamilton	Mercedes F1 W12 E Performance	1'17"207	1'16"474	1'16"020	27"033	29"152	19"669
3°	Verstappen	Red Bull RB16B	1'16"788	1'16"483	1'16"225	27"140	29"293	19"617
4°	Pérez	Red Bull RB16B	1'17"003	1'17"055	1'16"342	27"112	29"323	19"786
5°	Gasly	AlphaTauri AT02	1'16"908	1'16"955	1'16"456	27"080	29"470	19"747
6°	Sainz Jr.	Ferrari SF21	1'17"517	1'17"248	1'16"761	27"284	29"470	19"802
7°	Ricciardo	McLaren MCL35M	1'17"719	1'17"092	1'16"763	27"047	29"516	19"995
8°	Leclerc	Ferrari SF21	1'16"748	1'17"034	1'16"837	27"263	29"459	19"856
9°	Tsunoda	AlphaTauri AT02	1'17"330	1'16"701	1'17"158	27"358	29"451	19"892
10°	Norris	McLaren MCL35M	1'17"569	1'17"473	1'36"830	27"471	29"904	20"075
11°	Vettel	Aston Martin AMR21	1'17"502	1'17"746		27"581	29"921	19"982
12°	Raikkonen	Alfa Romeo C41	1'17"606	1'17"958		27"409	30"016	20"090
13°	Russell	Williams FW43B	1'17"958	1'18"172		27"755	30"052	20"151
14°	Giovinazzi	Alfa Romeo C41	1'17"897	1'18"290		27"556	30"117	20"176
15°	Ocon	Alpine A521	1'18"126	1'18"405		27"744	30"045	20"268
16°	Alonso	Alpine A521	1'18"452			27"647	30"283	20"243
17°	Latifi	Williams FW43B	1'18"756			27"842	30"421	20"493
18°	Schumacher	Haas VF-21	1'18"858			27"795	30"531	20"532
19°	Mazepin	Haas VF-21	1'19"303			27"883	30"750	20"670
20°	Stroll	Aston Martin AMR21	1'20"873			27"837	30"266	22"770

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA

77 Bottas
Mercedes 1'15"875

44 Hamilton
Mercedes 1'16"020

2ª FILA

33 Verstappen
Red Bull 1'16"225

11 Perez
Red Bull 1'16"342

3ª FILA

10 Gasly
AlphaTauri 1'16"456

55 Sainz
Ferrari 1'16"761

4ª FILA

3 Ricciardo
McLaren 1'16"763

16 Leclerc
Ferrari 1'16"837

5ª FILA

5 Vettel
Aston Martin 1'17"745

7 Raikkonen
Alfa Romeo 1'17"958

6ª FILA

99 Giovinazzi
Alfa Romeo 1'18"290

14 Alonso
Alpine 1'18"452

7ª FILA

6 Latifi
Williams 1'18"756

47 Schumacher
Haas 1'18"858

8ª FILA

9 Mazepin
Haas 1'19"303

63 Russell (c)
Williams 1'18"172

9ª FILA

22 Tsunoda (a)
AlphaTauri 1'17"158

4 Norris (a)
McLaren 1'36"830

10ª FILA

31 Ocon (a)
Alpine 1'18"405

18 Stroll (ac)
Aston Martin 1'20"873

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 10/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	M.Verstappen	312.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12,5	25	2	18	18	25	25	-	-	-	-
2°	L.Hamilton	293.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	10	19	18	-	-	-	-
3°	V.Bottas	185	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	26	8	(15°)	-	-	-	-
4°	S.Pérez	165	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	15	15	15	-	-	-	-
5°	L.Norris	150	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	6	4	1	-	-	-	-
6°	C.Leclerc	138	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	12	12	10	-	-	-	-
7°	C.Sainz Jr.	130.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	4	6	8	-	-	-	-
8°	D.Ricciardo	105	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	(13°)	10	(12°)	-	-	-	-
9°	P.Gasly	86	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	-	(13°)	8	(m.)	12	-	-	-	-
10°	F.Alonso	60	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	(16°)	(m.)	2	-	-	-	-
11°	E.Ocon	46	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	1	-	(13°)	-	-	-	-
12°	S.Vettel	42	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	(18°)	1	6	-	-	-	-
13°	L.Stroll	26	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	2	(12°)	(14°)	-	-	-	-
14°	Y.Tsunoda	20	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	(14°)	2	(i.)	-	-	-	-
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	(15°)	(14°)	(16°)	-	-	-	-
16°	K.Raikkonen	10	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	(12°)	(13°)	4	-	-	-	-
17°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	(17°)	(15°)	(17°)	-	-	-	-
18°	A.Giovinazzi	1	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	(11°)	(11°)	(11°)	-	-	-	-
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	(19°)	(16°)	(i.)	-	-	-	-
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	(20°)	(17°)	(18°)	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 10/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	478.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	10/26	19/8	18/0	-	-	-	-
2°	Red Bull	477.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12,5	4/25	10/2	2/18	15/18	15/25	15/25	-	-	-	-
3°	Ferrari	268.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	12/4	12/6	10/8	-	-	-	-
4°	McLaren	255	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	0/6	10/4	0/1	-	-	-	-
5°	Alpine	106	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	0/1	-	2/0	-	-	-	-
6°	AlphaTauri	106	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	8/0	0/2	12/0	-	-	-	-
7°	Aston Martin	68	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	0/2	1/0	6/0	-	-	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	11	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	4/0	-	-	-	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

Addio ad Antonia Terzi

UN INCIDENTE STRADALE IN GRAN BRETAGNA PORTA VIA LA VALENTE TECNICA, INGEGNERE IN FORZA ALLA FERRARI DI RORY BYRNE FINO AL 2001 E ARTEFICE IN QUALITÀ DI RESPONSABILE AERODINAMICO DELL'ORIGINALISSIMO PROGETTO DELLA FW26 – DETTA IL "TRICHECO" –, ARRIVATA DOPO LA SUA FW25 CAPACE DI VINCERE 4 GP E DI CONTENDERE SINO ALLA FINE ALLA ROSSA IL MONDIALE 2003

di **Mario Donnini**

Antonia Terzi, ingegnere aerodinamico in passato in forza alla Ferrari e alla Williams, è deceduta in seguito a un incidente stradale avvenuto il 31 ottobre in Gran Bretagna, all'età di 50 anni. Nativa di Mirandola (Modena) era originaria di San Felice sul Panaro e si era laureata nel 1996 presso la facoltà di ingegneria dell'Università di Modena, iniziando ben presto a lavorare in Formula Uno nell'organico tecnico della Scuderia Ferrari, in qualità di aerodinamica.
Sua la militanza dal 1999 al 2001 agli ordini di Rory Byrne proprio in virtuosa corrispondenza con l'inizio del ciclo vincente dell'era Schumi, grazie alla prima monoposto Rossa in grado d'assicurarsi il mondiale Costruttori dopo la fine del Drake, ovvero la Ferrari F399, guidata da Eddie Irvine, dallo stesso Schumi e anche dal supplente Mika Salo, facendo immediato seguito con la Ferrari F1-2000 che permette al Kaiser di riportare anche l'iride piloti, dopo ventuno anni di digiuno dall'affermazione di Jody Scheckter.
Antonia Terzi è ancora in servizio alla Ferrari quando si vive un'altra annata gloriosa, ovvero il 2001, con un altro secco e perentorio en-plein, siglato F2001. E il 2002 è l'anno della grande scommessa per la ragazza, con l'ingaggio alla fortissima Williams di Grove, agli ordini di patron Frank e sotto la supervisione dell'autorevolissimo Patrick Head. Incarico apicale in un altro top team che la vede subito nel gravoso e autorevolissimo ruolo di responsabile aerodinamico. Lei inizia dando vita al progetto della FW25 che nel campionato 2003 coglie quattro vittorie, aggiudicandosi la piazza d'onore nella classifica Costruttori, subito alle spalle della solita Ferrari. E, soprattutto, restando in ballo sino alla fine del mondiale nella lotta per il titolo con il suo pilota di punta Juan-Pablo Montoya, assieme alla McLaren Mp4-17D di Kimi Raikkonen e alla Ferrari F2003 GA di Michael Schumacher che in extremis riuscirà a confermarsi iridato non senza molte preoccupazioni, nel corso della prova di chiusura del mondiale, disputata sul tracciato giapponese di Suzuka.
Ma l'anno dopo, il 2004, vede ascendere Antonia Terzi alla notorietà e sotto le luci dei riflettori col coraggiosissimo progetto della Williams FW26, simpaticamente soprannominata "il Tricheco", per l'originalissima formula dell'avantreno.
In altre parole, in una Formula Uno sempre più omologata e appiattita, proprio Antonia Terzi, la prima donna a rivestire un ruolo così di vertice e pressato da una responsabilità talmente stringente nella massima espressione delle competizioni automobilistiche, evita di fare come tanti che si limitano a

svolgere furbamente il compitino, ma si prende rischi veri ed esercita, caso quasi unico per l'epoca, una creatività spiazzante e indipendente, dando vita a una forma che appare immediatamente riconscibile e meritoriamente diversa dalle linee di tutte le altre monoposto.
Ecco, solo per questo, per il coraggio, la voglia di osare e la capacità di farlo seguendo strade e ragionamenti del tutto autonomi, Antonia Terzi merita d'essere ricordata e plaudita con onore per tutto quello che ha fatto sulla scena del Circus iridato.
Anche perché i risultati della vettura che a suo modo sfrutta e estremizza la filosofia della cosiddetta doppia chiglia sono più che dignitosi, laddove a dare la denominazione sono i caratteristici i punti di attacco delle sospensioni anteriori, con un muso anteriore ampio e allo stesso tempo corto, raccordato all'alettone anteriore, per cercare di ottimizzare i flussi d'aria sottostanti alla monoposto stessa.
Tuttavia, al di là dei riscontri teorici molto incoraggianti e dei primi test di sviluppo che avvalorano pienamente le intuizioni di Antonia Terzi, oltre a un premiante secondo posto di Juan Pablo Montoya colto in occasione del Gran Premio della Malesia, la FW26 finisce col plafornarsi arrivando ben presto al massimo del rendimento che non si rivela sufficiente a contrastare i diretti competitor.
Da lì il riconoscimento del mancato obbiettivo di fondo e la marcia indietro in estate, verso una configurazione meno estrema e più ancorata alla tradizione e alla vulgata imperante nella tecnica della F.1. Ma poco male. Il segnale è stato dato.

TALENTO E CORAGGIO CON STILE ITALIANO
Antonia Terzi, sopra e in basso, con la Williams dà vita alla indimenticata Fw26, nell'altra pagina, la originalissima monoposto di F.1 dotata del caratteristico muso a tricheco, vista in gara a partire dall'inizio del 2004

Il tentativo audace e tellurico la ragazza l'ha compiuto, meritando non solo la stima ma anche l'onore delle armi. E va anche ampiamente sottolineato che con la versione riveduta della monoposto un velocissimo Juan-Pablo Montoya riesce comunque ad aggiudicarsi l'ultima gara della stagione 2004, in programma sull'impegnativo circuito brasiliano di Interlagos.
Ma la F.1 non perdona e va avanti a modo suo, tanto che la stessa Antonia Terzi l'anno dopo si trova a dover cedere il posto al francese Loic Bigois chiudendo definitivamente la sua avventura alla Williams alla fine dell'intensa ma ben poco premiante stagione 2004.
Da ciò seguirà una breve collaborazione con la Dallara e quindi un successivo impiego presso la facoltà di ingegneria aerospaziale dell'Università tecnica di Delft. Proprio all'interno di questo incarico, la ragazza torna a dare impulso alle sue capacità creative, collaborando nel corso del 2011, di concerto con l'ex astronauta Wubbo Ockels e l'ingegnere aerospaziale Joris Melkert, al Superbus, avveniristico mezzo dotato di telaio in fibra di carbonio e spinto da trazione full electric, con 23 posti e apertura delle porte a "ali di gabbiano".
Non finisce qui, perché Antonia Terzi va ben oltre, dimostrando un'indole dinamicissima e la disponibilità ad accettare sempre nuove e maturanti sfide. Tanto che dal 2014 al 2019 dirige il reparto aerodinamico presso la Bentley, salvo cambiare ancora una volta tutte le carte in tavola nel 2020, accettando l'incarico di professore ordinario all'Università Nazionale Australiana di Canberra.
Poi tutto s'interrompe alla vigilia di Ognissanti, stavolta a causa della mano del destino.
Fato quantomai ingeneroso a patrigno rispetto al talento e alla capacità di esprimersi originalmente e con stile che hanno sempre animato, fino all'ultimo giorno, la vita, l'impegno e la storia di Antonia Terzi. Il cui contributo fresco, generoso e ricco di impatto nel mondo della F.1 e ben oltre, non sarà mai dimenticato. ●

Cavallino straripante

A SAKHIR UN FINALE TIRATO E DISCUSSO PER LA CONQUISTA DEL TITOLO IN GT-PRO. A SVETTARE SONO PIER GUIDI-CALADO E LA FERRARI. UN ALTRO TRIONFO PER UNA SQUADRA CHE È SEMPRE PIÙ FIORE ALL'OCCHIELLO E ORGOGLIO DI MARANELLO

di Diego Fundarò

ROSSA ACCECANTE
Con la 8 Ore di Sakhir si è chiuso il Mondiale Endurance. Dove la Ferrari ha colto l'ennesimo titolo. Per la seconda volta in carriera a mettere la loro firma per il titolo Piloti, Alessandro Pier Guidi e James Calado

Alessandro Pier Guidi e James Calado hanno conquistato per la seconda volta il titolo piloti GTE-Pro e Ferrari l'ennesimo titolo costruttori, al temine di un doppio weekend dove in Bahrain è davvero successo di tutto e di cui ci si ricorderà a lungo, non solo per ciò che si è visto in pista, ma anche per quello che è successo fuori, tra B.o.P., proteste presentate sia da Ferrari che da Porsche e regolarmente respinte dai commissari. Tutto ha avuto un inizio dopo la 6 Ore della settimana precedente, dove visto il grande divario prestazionale tra le 911Rsr e le 488 GTE dovuto al Balance of Performance, Ferrari ne aveva ufficialmente richiesto una revisione. I tecnici FIA ne prendevano atto e optavano per un mezzo passo indietro, dimezzando sia i valori di boost di sovralimentazione, che la quantità di carburante disponibile, portata a 91 litri rispetto agli 89 precedenti. Una condizione che riavvicinava le 488 GTE mettendole nelle condizioni di giocarsela con le 911 Rsr, ma non a giudizio di Ferrari che considerava il B.o.P. corretto quello adottato a Monza e così arrivava la protesta ufficiale, inoltrata da AF Corse il giovedì. Una mossa che aveva l'aria di una risposta alle considerazioni rese pubbliche da parte di Porsche, che aveva non troppo velatamente sostenuto la teoria di un passo gara delle Rosse volutamente tenuto nascosto nelle gare precedenti, in particolare a Spa e Monza. In un clima davvero caldo si arrivava dunque alle qualifiche, che vedevano Kevin Estre svettare per la quinta volta in stagione e che, con il punto ottenuto con la pole appaiava in testa alla classifica la Porsche #92 alla Ferrari #51 di Pier Guidi-Calado. Nel post qualifiche arrivava poi la risposta della FIA, che respingeva il reclamo di AF appellandosi all'articolo 1.1 del regolamento che indica come "Le decisioni del Comitato Tecnico FIA sono prese in ultima istanza e non sono appellabili".

Un clima davvero rovente

In un clima ancora più rovente si arrivava al via della gara, con una unica certezza: chi tra Estre-Jani e Pier Guidi-Calado fosse arrivato davanti si sarebbe portato a casa il titolo e solo un malaugurato ritiro lo avrebbe consegnato matematicamente agli avversari diretti. Nelle otto seguenti si viveva una tensione sempre crescente: allo spegnesi dei semafori Calado riusciva a contenere gli attacchi di Bruni, mentre Estre manteneva il comando fin al termine della prima ora, non senza respingere gli attacchi dell'inglese, andato anche al comando mai poi costretto a cedere la posizione per aver superato i limiti della pista. Si iniziavano a intravvedere le diverse strategie al primo pit stop, con Porsche che cambiava solo le due gomme di sinistra a Bruni, mentre sia Estre che Calado ne sostituivano tre, mantenendo invariata l'anteriore destra. Bruni comandava la seconda ora fino alla Full Course Yellow arrivata nel finale a causa di detriti in pista. Iniziavano anche i cambi piloti, con Jani in testa avanti a Pier Guidi, Lietz e Molina, che recuperava terreno sui primi. Pier Guidi tentava di forzare, ma due avvertimenti per track limits lo consigliavano di alzare il piede. A fine terza ora la #92 e la #51 rientravano insieme ai box e sulla Por-

sche si cambiavano le gomme posteriori, mentre sulla Ferrari quelle di sinistra. A metà della quarta ora Jani rischiava grosso tamponando l'Oreca di Van Eerd: era questo il primo momento chiave, con lo svizzero che si mostrava molto sotto pressione e che, una volta ceduto il volante a Christensen, non sarebbe più salito in macchina, con Alexander Stehling (capo ingegnere della #92) che gli preferiva il danese nel finale della gara. Al pit stop successivo i meccanici di AF Corse effettuavano il "full Service" in tempi record, permettendo a Calado il sorpasso su Christensen in pit lane. I due rivali gestivano bene la fase centrale della gara, con l'inglese che accumulava anche un buon margine. Si arrivava al termine della quinta ora, con Estre che subentrava a Christensen e sulla #92 veniva montato un set di gomme nuove, mentre Calado continuava con le stesse per portare a termine un doppio stint. Il francese colmava così facilmente il gap su Calado, riportandosi in testa verso metà della sesta ora e accumulando oltre 12" sull'inglese. Alla fine della stessa ora Pier Guidi tornava sulla #51 con gomme nuove, mentre Estre ne cambiava solo tre; in questa fase l'italiano tentava di ricucire, ma Estre rispondeva con tempi simili. Al termine della settima ora una nuova FCY dava il via alla fase decisiva della gara, con Estre che lasciava il volante a Christensen. Era questo un secondo momento chiave, perché per la Porsche #92 erano rimaste a disposizione solo quattro gomme usate, mentre a Pier Guidi ne rimanevano ancora due nuove, che venivano montate al posteriore. Il distacco tra i due scendeva immediatamente a 6", quindi, grazie alla migliore trazione della Ferrari, nell'arco di pochi giri, si annullava. Si arrivava così ad un finale incandescente, dove era comunque chiaro che per entrambi sarebbe stato necessario anche uno splash di carburante per arrivare in fon-

GRAN TURISMO MADE IN FERRARI

Sesto titolo mondiale per la Ferrari in epoca recente. Il connubio tra Cavallino e AF Corse continua a essere davvero vincente. Oltre al titolo in GTE-PRO è arrivata anche un'altra grande firma in GTE-AM

AF Corse e Rovera campioni

ANCHE IN GTE-AM È FESTA FERRARI A SEGNO CON ALESSIO, NIELSEN E PERRODO

Alessio Rovera, Nicklas Nielsen e Francois Perrodo non potevano scegliere modo migliore per congedarsi dalla categoria. Sono loro i campioni 2021, un titolo che conferma quello del 2020 (con Collard allora al posto di Rovera) e biglietto da visita perfetto per il loro ingresso in LmP2, dove sempre assieme a AF Corse il prossimo anno saranno al via nella classe Pro-Am (vinto in Bahrain dal gentlemen olandese Frits Van Eerd). L'equipaggio della Ferrari 488 GTE #83 ha ampiamente meritato il titolo, con 4 vittorie incluse la 24 Ore di Le Mans e appunto quella alla 8 Ore finale. Oltre alla gara perfetta portata a termine, gli è arrivata anche una grossa mano dall'avversaria diretta nella corsa al titolo, l'Aston TF Sport di Fraga-Pereira-Keating tornata in lizza dopo il successo alla 6 Ore ma estremamente autolesionista in questa occasione. In particolare con il suo gentleman Ben Keating, a contatto già alla prima curva con l'altra Vantage di Dalla Lana e costretto subito a rientrare con la gomma anteriore sinistra forata, quindi nuovamente colpevole nell'incidente con la Ferrari di Flohr, che poco dopo metà gara tagliava definitivamente fuori l'Aston #33, costretta al ricovero definitivo. Con l'Aston fuori dai giochi, a lungo tra i protagonisti si è vista la 488 Gte Cetilar Racing, con Lacorte autore di un'ottima pole e di una buona gara, così come Sernagiotto e Fuoco. Peccato per il finale, dove le Porsche di Ried-Evans-Campbell e Perfetti-Pera-Cairoli ne avevano chiaramente di più e sono andate a chiudere davanti alla #47, entrambe a podio. Tornando ai vincitori di gara e campionato, per Alessio Rovera è anche arrivato il riconoscimento di rivelazione dell'anno, a completare una stagione praticamente perfetta e che avrà un finale comunque impegnativo, con l'avvio dei primi test con l'Oreca LmP2. Già nel corso di questo mese, AF Corse con Perrodo-Rovera-Nielsen inizierà infatti la preparazione in vista della prossima stagione con 2/3 giornate sulla pista di Aragon. ●

do. Erano i doppiaggi delle LmP2 a determinare l'episodio poi cruciale: Pier Guidi rischiava prima in quello subito da Van Der Garde, quindi sia lui che Christensen erano messi in difficoltà da quello delle due Jota. Quello decisivo era ad opera di Albuquerque, con il danese che frenava molto presto per agevolarne il passaggio e l'italiano che se ne accorgeva tardi e finiva per tamponare la Porsche, mandandola fuori pista. Con ancora dieci minuti di gara, il direttore di corsa comunicava così a Pier Guidi di restituire la posizione e l'italiano rallentava vistosamente, perdendo oltre nove secondi, ma alla fine del giro Christensen rientrava per il rifornimento, mentre Pier Guidi lo faceva al successivo. A quel punto, considerato il rallentamento della Ferrari #51 sufficiente, dalla direzione gara arrivava il contro ordine e Pier Guidi andava a vincere gara e campionati. Sul podio non mancavano scene discutibili, in particolare quella di Jani, che si confermava quale il vero sconfitto di questa gara. Porsche presentava una protesta ufficiale che congelava le classifiche ma, quando in Italia era l'una di notte passata, veniva ufficialmente respinta e con ciò la conferma dei titoli al Cavallino, con quello costruttori arrivato grazie ai punti decisivi del terzo posto di Molina-Serra. ●

Tre come l'oro

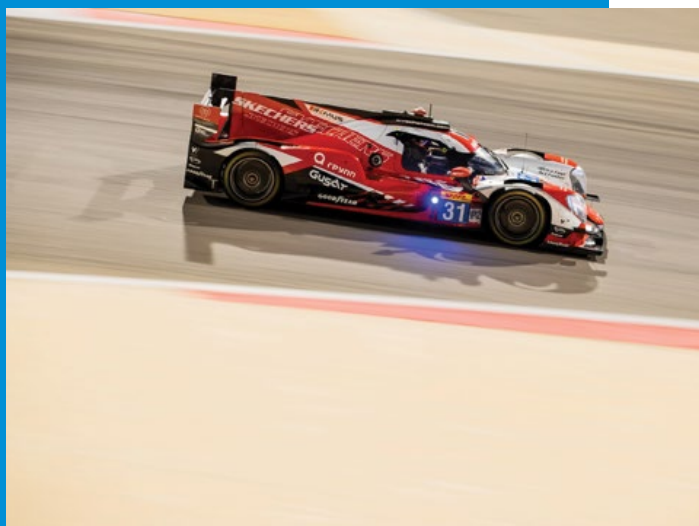
LOPEZ, KOBAYASHI E CONWAY SI SONO RICONFERMATI CAMPIONI DEL MONDO. NELL'ULTIMO ROUND DELLA STAGIONE LA VITTORIA VA AI LORO COMPAGNI DI SQUADRA BUEMI-HARTLEY-NAKAJMA. ECCO COME

Con il secondo posto alla 8 Ore del Bahrain Jose Maria Lopez, Kamui Kobayashi e Mike Conway si sono confermati campioni del mondo nella categoria top del WEC, andando così a conquistare il primo titolo piloti dell'era Le Mans Hypercar. Ad assegnare virtualmente il titolo all'equipaggio della #7 ci aveva già pensato Kobayashi in qualifica, che grazie al punto ottenuto con la pole aveva portato a 16 lunghezze il vantaggio sui compagni di colori, scarto sufficiente a garantire l'iride in caso di conclusione della gara. A Buemi-Hartley-Nakajima non rimaneva così che una labile speranza, che si sarebbe concretizzata solo in caso di ritiro dei compagni, cosa che poi non si è verificata. La partenza prudente sia di Conway che di Buemi concedeva invece a Lapierre la possibilità di bruciare entrambi alla prima curva, con l'Alpine che comandava la gara per nove giri, prima di cedere la posizione a entrambe le Toyota, quindi di dover rientrare ai box per problemi al cambio che la tagliavano definitivamente fuori facendole perdere cinque giri. Attorno alla metà della prima ora avveniva poi l'avvicendamento in testa tra le Toyota, con Conway invitato via radio a lasciare strada a Buemi viste le diverse strategie adottate con le gomme sulle due vetture. Sorpasso che sarebbe stato decisivo nel proseguo della gara, dove l'unico problema accusato dalle Toyota si verificava a metà della quinta ora, quando Hartley accusava difficoltà nel passaggio di marcia e sulla #8 veniva sostituito il volante. Il resto della gara scorreva via liscio per entrambe le Toyota e veniva così riservato a Nakajima l'onore di tagliare vittoriosamente il traguardo della sua ultima corsa da pilota, visto che a soli 36 anni ha deciso di appendere il casco al chiodo per intraprendere un nuovo ruolo all'interno del Gazoo Racing. Con la 8 Ore del Bahrain non solo si chiude così la stagione 2021 del WEC, ma anche le carriere di due protagonisti della categoria come Anthony Davidson e, soprattutto del figlio di Satoru, di cui resteranno nella storia le tre vittorie consecutive alla 24 Ore di Le Mans, anche se l'immagine più nitida rimarrà quella del 2016, che lo vide fermarsi davanti ai box con la sua Toyota #5 improvvisamente ammutolita a un giro dalla fine di una 24 Ore dominata. Tra i papabili a prendere il suo posto il prossimo anno Ryo Hirakawa, già quest'anno pilota di riserva e Nyck De Vries, salito recentemente sulla GR010 Hybrid in una sessione di test a Barcellona. Sempre che il Rookie Test fatto da Sebastien Ogier a Shakir domenica non porti ad una svolta clamorosa nella carriera del pluri iridato dei rally... ●

È QUI LA FESTA
Chiusa la corsa al titolo Costruttori per Toyota anche l'ultimo round della serie è stata una pratica giocata tutta in famiglia col titolo Piloti che è andato a Lopez-Kobayashi e Conway giunti secondi in gara dietro ai compagni di squadra Buemi-Hartley e Nakaijma che chiude la carriera con una vittoria: a 36 anni ha deciso di appendere il casco al chiodo

UNA STAGIONE PERFETTA ALL'ESORDIO NELL'ENDURANCE

LmP2: **WRT vittoria e titolo**

È stata una stagione perfetta quella dell'esordio nell'endurance per il team di Vincent Vosse. Dopo la vittoria di classe alla 24 Ore di Le Mans ed il titolo ELMS è arrivato il tris nel WEC, ottenuto con due vittorie finali in Bahrain. Frjins-Milesi-Habsburg sono stati nuovamente protagonisti di una prova esemplare dove, se alla 6 Ore era stato il ventenne francese Milesi a fare la differenza, questa volta si è particolarmente distinto Ferdinand Habsburg, molto efficace nella prima parte di gara nel portare in testa l'Oreca #31, posizione poi più abbandonata fino al traguardo. In mezzo, la consistenza di Frjins, la velocità di Milesi e la perfezione della squadra, capace di interpretare sempre al meglio strategie e rifornimenti. Nulla hanno potuto le due Oreca del Team Jota, antagoniste dirette nella corsa al titolo e costrette ad accontentarsi dei due gradini più bassi del podio, staccate di oltre un minuto all'arrivo e mai realmente pericolose. WRT il prossimo anno sarà la squadra da battere sia nel WEC che in ELMS, mentre per quello successivo è sempre più viva la voce di un impegno da team ufficiale Audi per il programma LMDh. ●

Gabriele lascia le corse svelando tutti i perché

DOPO MEZZO SECOLO DI COMPETIZIONI, TARQUINI, AL TERMINE DI QUESTA EDIZIONE DEL WTCR, CHIUDERÀ CON IL RUOLO DI PILOTA PROFESSIONISTA. LE MOTIVAZIONI NON ERANO PIÙ LE STESSE ANCHE SE PER IL FUTURO L'IDEA È QUELLA DI RESTARE LEGATO ALLE ATTIVITÀ DEL MARCHIO HYUNDAI

di Mario Donnini

DOPO LA RECENTE VITTORIA AD ARAGON, MI SONO CHIESTO SE LE MIE MOTIVAZIONI ERANO INTATTE E MI SONO DATO UNA RISPOSTA: È ORA DI DIRE BASTA

GABRIELE TARQUINI

VETERANISSIMO E VINCENTE!
Tarquini, classe 1962, pilota ufficiale Hyundai nel Wtcr, classe 1962, è il pilota più anziano ad aver vinto un titolo iridato Fia e anche una gara valevole per il mondiale, quest'ultima a 59 anni, la sua età attuale

L'annuncio è arrivato. Secco, un po' inatteso e un po' no, ma bello tosto: a cinquantanove anni d'età, dopo mezzo secolo esatto di corse, a fine stagione Gabriele Tarquini abbandonerà l'automobilismo da competizione in veste di pilota professionista.

Bang. Prima o poi doveva succedere, eppure, solo a sentirglielo dire, la botta è grossa il giusto. E tanto vale approfondire, accendergli sul volto una lampada questurina per estrargli le ragioni più intime e profonde di questa scelta... «*Da una parte non c'è niente da stupirsi* - debutta il "Cinghios" -, *perché prima o poi il tempo di smettere arriva per tutti, è una cosa naturale*».

Sì, okay, eppure quando si è verificato, esattamente, per te il punto di rottura, il breaking point dopo del quale hai capito che era venuto tempo di cambiare la tua vita? «*Quest'anno, subito dopo la vittoria Wtcr che ho ottenuto nella gara di Aragon. Ci ho pensato su, ho gustato il fatto di disputare ancora un bellissima edizione del campionato, al volante di una vettura, la Hyundai, che sento come una mia creatura, tanto ho contribuito a svilupparla, e allora mi sono posto una domanda semplice e sincera: ho ancora le motivazioni per andare avanti? Oppure, in realtà, la spinta interiore non è più quella del passato? Dopo una breve riflessione, mi sono reso conto che quel quesito non era venuto a caso, in quanto sottointendeva che la risposta stava mutando, era cambiata, perché per me le cose non sono più le stesse. A questo punto c'era solo da trovare il momento e il posto giusto per dare l'annuncio, così ho scelto proprio il weekend di Adria per rendere noto il mio proposito di abbandonare le competizioni. È bello sia così, in Italia, davanti al mio pubblico, praticamente a casa mia. A contatto con le mie radici*».

Conoscendoti, viene tanto da chiederti se il tuo è un ritiro alla Jackie Stewart stile 1973, ossia per mai più toccare il volante di una macchina in gara, ovvero è uno stacco elastico, che potrebbe prevedere più di un'occasione nell'avvenire in cui sarà possibile rivederti in azione... «*Be', io penso che non puoi passare in brevissimo tempo da tutto a niente, smettere di botto... Ti dico che di certo non disputerò mai più un mondiale intero e completo, anche se non escludo la possibilità di partecipare a qualche gara spot, in giro per il mondo, ove se ne presentasse l'occasione. Anche perché il mio rapporto con Hyundai è davvero bellissimo e ci tengo tanto a continuarlo e a mantenerlo solido e reciprocamente fecondo, magari concentrandolo su dinamiche diverse ma comunque stimolanti. Penso che posso ancora dare una bella mano e sono qui pronto a farlo, anche in un domani vicino, senza più le pressioni del pilota ufficiale sui campi di gara*».

Facciamo un'ipotesi limite: se magari in futuro la Hyundai ti chiedesse qualche presenza sporadica nel Wtcr, magari per dare una mano a qualcuno, accetteresti? «*Per spirito di servizio verso il marchio che tanto mi ha dato, ti rispondo di sì*».

Parliamo di anagrafe, anche se in senso bello: questo 2021 segna anche la tua cinquantesima stagione nelle corse e resti a tutt'oggi il più stagionato vincitore di una gara e di un campionato mondia-

le con titolazione Fia, segnatamente nella categoria Turismo, ma tenendo presenti pure le altre discipline. Anche queste sono soddisfazioni belle e molto particolari, oserei dire esclusive. «*Grazie che lo sottolinei. In effetti, ho iniziato in kart praticamente mezzo secolo fa, da bambino, nel 1972, e questa cosa, solo a pensarla adesso, mi fa un certo effetto. È una storia lunghissima e molto bella, alla quale sono affezionato, in tutti i suoi capitoli. Quanto al discorso cui accenni dei primati, posso dirti che i record sono fatti per essere battuti, quindi prendo atto con piacere dei miei e nello stesso tempo sono sicuro fin da ora che prima o poi arriverà un vecchietto più vecchietto e ancor più arzillo di me a ridimensionare ciò che ho raggiunto. Perché è bello e giusto che le cose vadano ed evolvano in questa direzione: fa parte delle regole del gioco e io, da buono sportivo, le accetto, da sempre*».

Al di là del fatto che la tua è una decisione basata su una svolta esistenziale, c'è forse un aspetto delle tue prestazioni che non ti piaceva più come prima? «*Posso dirti che, al di là di fatto che non ho più la motivazione, la rabbia e il sacro fuoco di battermi di un tempo, in qualifica non sono più veloce come una volta e questo lo avverto, ossia non sono più lo stesso di tre o quattro anni fa, ecco*».

Qual è il momento più bello che hai vissuto, in cinquanta anni di corse? «*Quando ho vinto il Mondiale Turismo nel 2009, ossia il giorno in cui ho avuto la certezza del titolo, perché quello è stato un traguardo a lungo sospirato, inseguito e alla fine ben goduto, nel momento in cui è arrivato*».

Nel corso di mezzo secolo, hai corso con un'infinità di piloti, alternando epoche, categorie e circuiti. Qual è stato il rivale che più ti ha sorpreso per la sua metamorfosi competitiva, per il salto di qualità operato verso la leggenda? «*Ti rispondo citando Tom Kristensen, che quando ho visto la prima volta in gara era uno sconosciuto, il quale, poi, gradualmente, cambiando categoria e scenari, ha saputo mostrare un talento meraviglioso, diventando un signore dell'endurance e il recordman di vittorie alla 24 Ore di Le Mans*».

Cosa ti senti di dire a te stesso, in un momento come questo? «*Che nella vita ho avuto il privilegio e la fortuna di fare per professione un qualcosa che avrei perfino pagato per poter assaporare, tanta è sempre stata la mia passione e la mia voglia di correre: per questo posso davvero dire di essere stato un privilegiato e di aver avuto la buona sorte dalla mia parte*».

Quindi di sicuro, almeno per ora, hai soltanto una data in questo 2021 di svolta, no? «*Sì, a questo punto, dopo aver salutato tutti in Italia, mi attende l'addio vero e proprio con l'ultima gara del campionato Wtcr che è prevista sulla pista di Sochi, il prossimo 28 novembre. Per concludere e mettere in pratica un discorso che ho già ufficializzato ad Adria, pensando a come cambiare la mia vita ma non certo i miei valori, le cose che contano, le persone, la squadra in cui credo, ben contraccambiato, e la mia inesauribile passione per le corse*».

In F.1 hai avuto sfortuna, correndo per quasi due lustri ma mai e poi mai con una macchina competitiva. Forse dietro la fame, la rabbia, la motivazione immensa che ti hanno spinto fino a oggi, ci sono come motori proprio quelle delusioni nei Gp, miste a un'inesauribile voglia di riscatto, no? «*Sì, sono d'accordo: l'appetito col quale mi sono alzato da quella tavola e l'immensa voglia di rivalsa, sono state la spinta e la fonte di tante grandi soddisfazioni che sono venute dopo a ruote coperte e che arrivano a lambire il presente*». ●

DEBUTTÒ IN F.1 NEL 1987 CON L'OSELLA
Gabriele Tarquini debuttò in F.1 nel 1987 con l'Osella al Gp di San Marino a Imola. Nella massima formula ha corso fino al 1985 non riuscendo mai ad avere una monoposto top. Si è poi rifatto nella categoria Turismo

LE MANI SUL TITOLO
Dopo il week end di Adria Ehrlacher mette le mani sul titolo. Nell'altra pagina, in basso, Santiago Urrutia a segno in gara-1 e, in alto,Vervish giunto 2° nella seconda sfida

Scacco **matto** per **Ehrlacher?**

DOPPIETTA PER LA LYNK & CO IN ITALIA ED IL FRANCESE ALLUNGA ANCORA QUANDO MANCA UNA SOLA TAPPA

di **Fulvio Cavicchi**

Le azzurre vetture cinesi di Santiago Urrutia e Yann Ehrlacher tornano a casa con pole position e doppia vittoria sul rinnovato tracciato polesano di Adria, mentre chi proprio non ha nulla da gioire è Jean-Karl Vernay, che si è presentato da secondo in classifica ed ha lasciato il nostro paese appena sesto e con speranze di titolo ridotte al lumicino. È però giusto dire che le speranze sono davvero fioche per tutti, dato che il massimo si potrà sperare di ottenere nell'ultima tappa di Sochi sono 60 punti ed il pilota ora secondo in classifica (Frédéric Vervisch) ne ha ben 35 di distacco. Insomma al campione in carica Ehrlacher basterà praticamente limitarsi come già nella prima gara italiana, evitando guai ed attendendo la bandiera a scacchi, per potersi confermare in vetta all'universo delle ruote coperte.

Ma in realtà il giovane translapino non si è poi “limitato” più di tanto, ad Adria, visto che ha conquistato i punti della pole position sia nella prima che nella terza sessione di qualifica ed ha poi anche dominato la seconda gara, quindi viene proprio difficile da pensare che possa puntare a “contenersi” in Russia, dato lo stato di forma. Però il vantaggio consistente gli permetterà di non dover per forza di cose correre “all’attacco”, e questo sarà utile perché una ultima gara a fine novembre nella città che fu sede delle Olimpiadi invernali non promette un clima sereno, in una pista tutta tra muretti che non perdoneranno errori; quindi viene lecito attendersi tanti contatti tra quelli che dovranno invece correre senza poter abbandonare un singolo centimetro di asfalto.
La tappa italiana, però, non ha celebrato solamente le vetture della Cyan (declinata nelle sue due squadre Racing e Performance), dato che oltre all’azzurro i colori che più si sono visti lo scorso fine settimana sono stato il giallo e nero delle Audi della Comtoyou Racing. Le Rs 3 Lms della squadra belga sono state davvero efficaci, ed hanno regalato a Tom Coronel il suo secondo podio della stagione nella prima gara ed un secondo e terzo posto per Vervisch e Gilles Magnus nella seconda. Da notare come il 22enne vallone abbia aiutato il suo compatriota fiammingo in entrambe le gare, lasciandolo passare per permettergli di recuperare punti per il campionato, ed abbia lo stesso conquistato in anticipo il titolo del Wtcr Trophy per i piloti senza appoggi ufficiali delle Case e sia ad un passo da quello per i piloti Junior, per il quale cui si sta sfidando con Luca Engstler.
Terze incomode in provincia di Rovigo ma non fortunate le Honda della Münnich Motorsport, che con Esteban Guerrieri e Nestor Girolami hanno tentato il possibile per brillare, ma tra sorpassi duri e contatti hanno ottenuto meno di quello che la velocità dimostrata in qualifica poteva far sperare. Mentre per Hyundai davvero poco di cui gioire nel weekend in cui Vernay è finito quasi matematicamente fuori dai giochi per il titolo; così quello che più ha portato a casa tra i piloti della Casa coreana è stato l’inossidabile “Cinghio” Gabriele Tarquini, ancora una volta grandissimo nel fine settimana in cui ha annunciato l’addio alle corse e di cui potrete leggere il giusto e meritato approfondimento a parte. ●

Per **Adria** un bel passo avanti

IL TRACCIATO È STATO ALLUNGATO DI 1 KM ED È SICURAMENTE MOLTO PIÙ INTERESSANTE PER LE COMPETIZIONI

L’attesa nuova versione dell’Adria Raceway ha debuttato alla grande, ospitando la Coppa del Mondo Turismo per la sua prima in assoluto nel nostro paese da quando il mondiale è passato al regolamento Tcr. Il tracciato polesano è stato rinnovato in maniera importante, ed è passato da 2,7 chilometri ai 3750 metri affiancando un altro rettifilo a quelli già presenti e così si è guadagnata lunghezza e nel finale anche un tratto con curve in sequenza e leggeri cambi altimetrici, che rende la pista molto più varia. Di fatto restano uguali solo le ultime tre curve, però è stata conservata la caratteristica delle curve a raggio non costante che già era tipica di Adria.
La pista è molto più adatta alle gare turismo che altre categorie, dato che spesso serve appoggiarsi un po’ agli avversari per passare, e come dichiarato da Jean-Karl Vernay è molto tecnica. Non è vero che non si sorpassi, e la seconda gara di Gabriele Tarquini (da dodicesimo a quinto) lo dimostra. Rimane una bella sfida per i freni, ed ha spiegato bene l’ex pilota britannico Matt Neal quanto sia importante avere un assetto più sovrasterzante, per fare girare l’auto nei cambi di direzione e così proteggere dalla forte usura le gomme anteriori. ●

LE CLASSIFICHE

WTCR, Adria, 07/11/2021
Gara 1
1. Santiago Urrutia (Lynk & Co 03 TCR), 14 giri in 26’17’’538; 2. Tom Coronel (Audi RS 3 LMS) a 1’’432
3. Esteban Guerrieri (Honda Civic TCR) a 3’’352; 4. Norbert Michelisz (Hyundai Elantra N TCR) a 4’’675; 5. Yvan Muller (Lynk & Co 03 TCR) a 5’’711; 6. Frédéric Vervisch (Audi RS 3 LMS) a 6’’957; 7. Gilles Magnus (Audi RS 3 LMS) a 7’’735; 8. Nestor Girolami (Honda Civic TCR) a 9’’940; 9. Gabriele Tarquini (Hyundai Elantra N TCR) a 10’’997; 10. Yann Ehrlacher (Lynk & Co 03 TCR) a 11’’687; 11. Mikel Azcona (CUPRA Leon Competición TCR) a 12’’075; 12. Thed Björk (Lynk & Co 03 TCR) a 12’’784; 13. Robert Huff (CUPRA Leon Competición TCR) a 15’’279; 14. Jean-Karl Vernay (Hyundai Elantra N TCR) a 15’’400; 15. Luca Engstler (Hyundai Elantra N TCR) a 16’’825; 16. Attila Tassi (Honda Civic TCR) a 17’’258; 17. Tiago Monteiro (Honda Civic TCR) a 18’’672; 18. Bence Boldizs (CUPRA Leon Competición TCR) a 20’’038; 19. Nicola Baldan (Hyundai Elantra N TCR) a 23’’616; 20. Jordi Gené (CUPRA Leon Competición TCR) a 26’’561; 21. Nathanaël Berthon (Audi RS 3 LMS) a 3 giri;
Giro più veloce: il 5° di Tom Coronel in 1’51’’969, alla media di 120,4 km/h
Gara 2
1. Yann Ehrlacher (Lynk & Co 03 TCR), 17 giri in 31’49’’017; 2. Frédéric Vervisch (Audi RS 3 LMS) a 3’’356; 3. Gilles Magnus (Audi RS 3 LMS) a 4’’092; 4. Yvan Muller (Lynk & Co 03 TCR) a 5’’994; 5. Gabriele Tarquini (Hyundai Elantra N TCR) a 6’’507; 6. Esteban Guerrieri (Honda Civic TCR) a 8’’555; 7. Norbert Michelisz (Hyundai Elantra N TCR) a 9’’643; 8. Thed Björk (Lynk & Co 03 TCR) a 10’’130; 9. Luca Engstler (Hyundai Elantra N TCR) a 11’’146; 10. Robert Huff (CUPRA Leon Competición TCR) a 12’’046; 11. Mikel Azcona (CUPRA Leon Competición TCR) a 13’’231; 12. Attila Tassi (Honda Civic TCR) a 17’’869; 13. Santiago Urrutia (Lynk & Co 03 TCR) a 20’’339; 14. Nathanaël Berthon (Audi RS 3 LMS) a 20’’804; 15. Tiago Monteiro (Honda Civic TCR) a 23’’442; 16. Bence Boldizs (CUPRA Leon Competición TCR) a 26’’074; 17. Jordi Gené (CUPRA Leon Competición TCR) a 27’’021; 18. Nicola Baldan (Hyundai Elantra N TCR) a 27’’800; 19. Jean-Karl Vernay (Hyundai Elantra N TCR) a 1 giro;
Giro più veloce: il 3° di Frédéric Vervisch in 1’51’’459, alla media di 120,9 km/h
La classifica Piloti dopo 14 gare: 1. Yann Ehrlacher 200 punti; 2. Vervisch 165; 3. Guerrieri 164; 4. Urrutia 157; 5. Muller 151; 6. Vernay 146; 7. Michelisz 134; 8. Björk 129; 9. Azcona 124; 10. Magnus 123; 11. Girolami 114; 12. Tarquini 111; 13. Berthon 82; 14. Engstler 78; 15. Coronel 76; 16. Monteiro 75; 17. Tassi 74; 18. Huff 44; 19. Boldizs 9; 20. Gené 5; 21. J.Bäckman 2; 22. A.Bäckman 1.
La classifica Piloti dopo 12 gare: 1. Yann Ehrlacher 160 punti; 2. Vernay 144; 3. Guerrieri 138; 4. Vervisch 131; 5. Muller 126; 6. Urrutia 125; 7. Azcona 115; 8. Björk 113; 9. Michelisz 111; 10. Girolami 106; 11. Tarquini 94; 12. Magnus 93; 13. Berthon 80; 14. Monteiro 74; 15. Tassi e Engstler 70; 17. Coronel 56; 18. Huff 36; 19. Boldizs 9; 20. Gené 5; 21. J.Bäckman 2; 22. A.Bäckman 1.

Lo show dei tre tenori

LORENZO FERRARI, MATTIA DRUDI E RICCARDO AGOSTINI PROTAGONISTI ASSOLUTI NEL TRICOLORE GT ENDURANCE DENTRO A UNA STAGIONE CONTRASSEGNATA DAL DOMINIO DI AUDI SPORT ITALIA

di Dario Lucchese

Due è meglio di uno. Il Campionato Italiano Gran Turismo, che per il terzo anno ha riproposto la formula della doppia serie, è stato terreno di dominio Audi Sport Italia. Prima con Riccardo Agostini e Lorenzo Ferrari, sul trono della Sprint. Quindi calando il terzo asso Mattia Drudi, che ha completato l'equipaggio leader, poi rivelatosi vittorioso anche nell'Endurance. Due titoli sue due: impresa che fino ad ora non era mai riuscita a nessun altro e che si è di fatto concretizzata a 21 minuti dal termine della stagione. Ovvero nella fasi conclusive dell'ultima gara di Monza, quando è stato proprio Drudi a compiere un capolavoro sotto la pioggia, con le gomme da asciutto, andando a raccogliere i frutti del lavoro svolto dai suoi compagni di squadra e una vittoria decisiva. Tre successi, sommando quelli di Pergusa e Vallelunga, nel campionato di durata per la R8 Lms Gt3 numero 12; la stessa con cui Agostini e Ferrari si sono imposti a Imola nel campionato Sprint, raccogliendo anche due secondi piazzamenti, andando sempre a punti e chiudendo nella classifica davanti a tutti. Agostini, Drudi, Ferrari o in ordine inverso. Poco cambia in realtà. Conta invece che il magnifico trio della squadra guidata da Ferdinando Geri ed Emilio Radaelli è la conferma che il vivaio del Gt tricolore è di alto livello.

ORA COME ORA MI SENTO DAVVERO PIÙ A MIO AGIO A GUIDARE L'AUDI CHE A RESTARE SEDUTO SUL DIVANO DI CASA...

MATTIA DRUDI

L'AUDI R8 LMS N°12 SI È PRESA TUTTA LA SCENA

La stagione del Tricolore GT Endurance è stata contrassegnata dall'Audi R8 Lms Gt3 numero 12 condotta da Ferrari-Drudi e Agostini

MATTIA DRUDI
Primo titolo della carriera

Primo titolo per Mattia Drudi, quello conquistato assieme a Agostini e Ferrari nel Gran Turismo Endurance. Suona strano anche se è vero. Perché il riminese (23 anni) ha vinto un po' ovunque. Ma mai prima di adesso si era laureato campione.
Dal gennaio 2019 è pilota ufficiale Audi, impegnato contemporaneamente su più fronti. Undici weekend consecutivamente in pista per lui, da agosto e novembre. Ma non è il record, visto che lo scorso anno, con una stagione super compressa, è stato impegnato per 12 settimane di fila; addirittura prendendo parte contemporaneamente alle gare di Zandvoort del Gt World Challenge Europe e alla 24 Ore del Nürburgring, la prima per lui, che ha terminato con un sesto piazzamento. Stacanovista del volante, Drudi ha completato solo nel 2021 ben 23 weekend di gara a cui vanno aggiunte una quarantina di giornate di test reali e al simulatore di Formula E. Solo quest'anno è sceso in pista con 20 differenti telai della R8 Lms Gt3, disputando la serie continentale di Sro sia Endurance che Sprint, l'Intercontinental Gt Challenge e il campionato tricolore di durata, prendendo parte anche ad alcuni round della Nürburgring Langstrecken Serie che si svolge sul tracciato della Nordschleife e dell'Adac Gt Masters, facendo anche un'apparizione a Portimão nell'European Le Mans Series con una Ligier Lmp3 dell'Eurointernational. Decisivo il suo apporto per la conquista della corona nel Gt italiano.

- Da uno a cento, quante erano le possibilità a Monza di volare fuori in quegli ultimi giri decisivi, con il bagnato?

«*Senza dubbio direi 110. Se avessimo corso su un'altra pista, come Mugello o Imola, sarebbe stata un'impresa quasi impossibile. A Monza dovevo passare indenne la prima variante e la Roggia. Poi si sopravviveva... A Lesmo, in Ascari e in Parabolica non pioveva moltissimo. Ho preso comunque tanti rischi. Se ci fermavamo il pericolo era che la Ferrari tornasse davanti, perdendo non solo la vittoria, ma anche il secondo posto e il titolo. Allora abbiamo deciso di proseguire con le gomme da asciutto. Il team ha mandato in pista la seconda vettura* (quella divisa da Daniel Mancinelli, Vito Postiglione e Filip Salaquarda, ndr) *con le coperture rain, per sondare la situazione. Inizialmente nei loro confronti non perdevo molto; solo negli ultimi minuti ero davvero più lento, di almeno tre o quattro secondi al giro. Ma non facendo il pit-stop potevo ormai contare su un bel margine da amministrare. L'unico rischio alla fine era la possibilità che entrasse la safety car, che però non c'è stata. Dopo la sfortuna dello scorso anno è arrivato così questo successo*».

- Impresa oltre ogni limite o cos'altro?

«*Diciamo che su quella macchina ormai ci vivo. Mi sento più a mio agio a guidare la Audi che a restare*

seduto sul divano di casa. Inoltre, correndo con questa vettura anche con altri team ed in campionati diversi, posso portare con me un bel bagaglio di conoscenze tecniche».

- Drudi, Agostini e Ferrari: un bel terzetto vincente. Come ti sei trovato quest'anno con i tuoi compagni?

«Lorenzo è il più giovane e anche il più aggressivo nella guida. Ha fatto un errore al Mugello, che ci può stare benissimo. Da allora in poi l'ho visto molto cambiato e concentrato. Ha lavorato sodo ed è maturato tanto senza sbagliare più niente, disputando viceversa delle ottime gare sia nello Sprint che nell'Endurance. E a mio parere ha ancora un ampio margine di crescita. L'esperienza di Riccardo ha dato un contributo fondamentale al lavoro della squadra. È sempre molto incisivo e pulito. Ci siamo trovati subito molto bene».

- Come si può spiegare il successo nell'ambito Gt dei piloti italiani?

«Se guardi le statistiche non si può dire il contrario. Ci sono tanti piloti italiani vincenti e molti corrono da ufficiali per diverse case. Questo succede perché abbiamo una scuola molto valida, piste di alto livello dove si impara tanto e campionati con molte vetture».

- Dopo avere vinto il titolo tricolore, quali saranno i programmi 2022 di Mattia Drudi?

«Il futuro lo decido sempre assieme a Audi. Mi piacerebbe continuare nel Gt World Challenge Europe, in cui quest'anno le cose non sono andate come speravamo. Ma guardo con interesse anche all'Adac Gt Masters e poi alle classiche come la 24 Ore del Nürburging in cui quest'anno non ho potuto completare un solo giro dopo che il mio compagno Dries Vanthoor ha avuto un incidente prima che io salissi in macchina. A Spa invece a fermarmi è stata una foratura, mentre eravamo quarti a tre ore dalla fine. Ho tanta voglia di riscattarmi. Ma intanto mi aspettano per quest'anno altri due impegni: la 6 Ore di Roma e la gara di Kyalami dell'Intercontinental Gt Challenge».

RICCARDO AGOSTINI
Ottavo titolo in nove anni

Otto titoli in nove anni. Praticamente quattro di fila nel tricolore Gt, il primo nel 2019 con la Mercedes di Antonelli assieme ad Alessio Rovera. Anche se quello ottenuto la scorsa stagione nella serie Sprint rimane ancora in attesa di una conferma. Riccardo Agostini ha ormai ben poco da dimostrare. Il padovano è un pilota esperto e al contempo veloce. Non sbaglia un colpo e rappresenta una garanzia per tutti. Nelle ruote coperte ha vinto un po' ovunque: dalla Carrera Cup Italia al Lamborghini Super Trofeo Nord America (nel monomarca della Casa di Sant'Agata Bolognese ha conquistato anche il successo nelle Finali Mondiali 2017). È l'ultimo campione della F3 italiana e probabilmente anche l'ultimo ad avere scritto il proprio nome nell'albo d'oro del Campionato Italiano Gran Turismo Endurance con la formula delle tre ore di gara, visto che per l'anno prossimo si parla già di una durata differente, con un minor tempo di percorrenza totale. Il 2021 per lui è stato perfetto. In appena due anni ha eguagliato il numero di vittorie ottenute da Dindo Capello sulla Audi R8 Lms Gt3, arrivando in totale a quota nove. Una l'ha conquistata alla 6 Ore di Roma del 2020, quando per la prima volta si è alternato al volante con Lorenzo Ferrari.

- Un primato che potrebbe essere di buon auspicio…

«Spero che porti bene. Con Audi Sport Italia ho trascorso due anni bellissimi, anche grazie al suppor-

to che mi ha dato Ferdinando Geri. Ora vorrei confrontarmi in un campionato differente. Guardo a una serie europea. Tutto dipende dal fatto che una casa mi prenda in considerazione e che spero sia proprio Audi».

- In quale contesti ti vedresti meglio?

«Ritengo che il Gt World Challenge sia il passaggio più naturale. Ma è chiaro che se si dovesse presentare l'opportunità di correre con i prototipi la considererei pure. Ritengo di essere maturo a 360 gradi. Chiaramente c'è sempre da migliorare, ma non temo una nuova sfida di alto livello. Spero che si possano aprire nuove strade. C'è inoltre il discorso hypercar. Ma scaramanticamente non voglio aggiungere altro».

TRE SUCCESSI NEL 2021 DEL GT ITALIA ENDURANCE
Sono stati tre i successi messi a segno dall'Audi di Ferrari-Drudi-Agostini nel Tricolore GT Endurance

LORENZO FERRARI
Ha vinto due titoli in tre settimane

Per dieci mesi e una manciata di giorni non è il più giovane campione italiano Gran Turismo. Un primato che appartiene a Giacomo Altoè. Ma di certo Lorenzo Ferrari è il più giovane ad avere vinto due titoli a distanza di tre settimane. Classe 2002, il piacentino è alla sua terza stagione in auto dopo il debutto nel tricolore F4 e alla seconda nelle ruote coperte. Lo scorso anno, assieme a Daniel Zampieri e poi a Loris Spinelli, aveva fatto molto bene con la Mercedes del team Antonelli Motorsport. Poi il passaggio alla Audi ed un 2021 tutto in crescendo.

- Da metà anno in poi abbiamo visto un Ferrari sempre impeccabile e veloce nei suoi stint. Cosa ti ha datto quella spinta in più?

«Diciamo che la Audi è una vettura più difficile rispetto alla Mercedes che avevo guidato lo scorso anno. Nei primi due appuntamenti ho fatto fatica non tanto in qualifica ma nelle gare, specialmente nella gestione della gomma usata. Ho fatto un errore nella gara endurance del Mugello, finendo sulla ghiaia. Poi è cambiato tutto. Ho trovato la giusta concentrazione per fare bene ed instaurato un grande feeling con il mezzo».

- C'è stata una gara più complicata delle altre?

«A Imola ho dovuto tenere dietro la Ferrari di Daniele Di Amato durante tutto il mio stint. Non è stato facile, ma alla fine ci sono riuscito».

- Quale è stata la svolta per il vostro campionato?

«Abbiamo saputo gestire bene tutte le gare. Nell'Endurance ci ha aiutato l'esperienza di Drudi, che ha fatto una bella differenza. Nello Sprint invece Riccardo è sempre andato fortissimo. Ma in fondo anche io me la sono cavata bene».

- Cosa ti attendi adesso?

«Avendo vinto tutto nell'Italiano, sono quasi obbligato a cambiare campionato. Punto a disputare una serie internazionale. Ho già diverse proposte e spero di definire al più presto». ●

Rally1 tanti i punti critici

ANDIAMO A SCOPRIRE CHE COSA C'È DA MIGLIORARE SULLE NUOVE TOP CAR CHE DEBUTTERANNO NEL PROSSIMO CAMPIONATO DEL MONDO

di Marco Giordo

Alla "simulazione Rally 1 Hyundai" svoltasi a Cherasco sono tornate di attualità alcune controverse situazioni, generate dall'utilizzo delle tecnologia ibrida e dalle nuove norme relative alle vetture che esordiranno a gennaio a Montecarlo. In pratica Andrea Adamo è stato bravo a far capire che con le nuove top car da rally non saranno assolutamente tutte rose e fiori, come prevedibile, scoperchiando così il vaso di Pandora davanti agli uomini della FIA, invitati anche loro a presenziare all'evento. C'erano infatti nelle Langhe anche Yves Matton e Jerome Touquet, che hanno preso appunti e dovranno dare quanto prima risposte su tante situazioni. Sono state infatti messe in evidenza diverse importanti criticità, in primis alcune inoppugnabili. Come il fatto che per permettere alla "unit" elettrica di ricaricarsi, le prove speciali d'ora in avanti non potranno misurare più di 25 km. E poi la sicurezza degli equipaggi e di terzi in caso di incidente, visto che come già accade nel WEC i commissari di percorso potranno intervenire solo quando un apposito segnalatore verde sui finestrini posteriori glielo indicherà, per evitare di essere vittima di scariche elettriche. Potere dell'ibrido, che porterà all'abolizione praticamente quasi sicura della famosa compagnia della spinta. Altre innovazioni invece necessitano di essere modificate e migliorate. Come il tubo di scappamento che passa nell'abitacolo di fianco sulla destra del sedile del navigatore, surriscaldando vertiginosamente la temperatura all'interno del cockpit. Il che metterà a dura prova gli equipaggi nelle gare dove farà caldo. Ed infine un'altra importante cosa da rivedere è la posizione del sedile del navigatore, decisamente troppo avanzata. Un vero problema che sta causando molte proteste da parte della categoria.

Navigatori in crisi

«Los copilotos van como sardinas en lata en los nuevos coches Rally 1». Così ha titolato il quotidiano sportivo spagnolo AS, parlando dei sedili dei copiloti nelle nuove vetture ibride. Ed in effetti sembrano davvero chiusi in una scatoletta come le sardine, non è una novità infatti che i navigatori hanno storto il naso sin da subito sulla loro nuova collocazione in macchina, perché rispetto alle attuali Wrc Plus il sedile è in posizione molto più avanzata. I navigatori quindi non possono distendere le gambe come fanno adesso, anche perché sono sistemati più in alto nell'abitacolo. A ciò si aggiunge poi che devono mettersi in trasferimento il casco tra le gambe visto che dietro i sedili viene ora posizionata la "unit" elettrica. Una serie di cose che causano di certo non pochi problemi a chi supera i 180 cm di statura, perché in pratica i navigatori sono quasi "incassati" nel cockpit, visto anche il nuovissimo design del roll bar e della cellula di sicurezza che offre una ulteriore protezione, che però ha compromesso non poco la mobilità dei copiloti dentro l'abitacolo. Il cui sedile sarà ora affiancato a quello del pilota per assorbire meglio gli impatti laterali, con la cellula di sicurezza rinforzata da un ulteriore roll bar che passa sopra davanti ai sedili dell'equipaggio, e che nei crash test si è rivelato molto più resistente. *«Personalmente non ho mai girato su una Rally 1* – ha commentato Julien Ingrassia, decano dei copiloti in attività e 7 volte campione del mondo - *Ho parlato però con i miei colleghi e sentito le loro lamentele, è chiaro che bisognerà fare qualcosa, trovare gli opportuni accorgimenti»*. *«Meno male che sono basso, perché i navigatori più alti dovranno fare contorsionismo* – ha continuato Candido Carrera, navigatore di Dani Sordo – . *Sarà poi veramente dura nelle gare calde con lo scarico così vicino, la temperatura sarà davvero molto alta all'interno dell'abitacolo»*. Martin Wydaeghe, il copilota di Thierry Neuville, ha invece fatto notare che *«c'è anche un problema di sicurezza. La nostra nuova posizione è molto forzata e in caso di incidente può essere pericolosa. Se sbatti quando sei in posizione rilassata è meno probabile che puoi soffrire problemi di quando sei in tensione»*. Molto più critico è apparso poi l'ex campione del mondo Martin Järveoja. *«Non mi piace affatto questa posizione del sedile sulle Rally 1* – ha dichiarato il copilota di Tanak - *perché la FIA ha fatto dei cambiamenti che peggiorano la nostra situazione. Stiamo cercando di batterci per migliorare questa posizione, perché stare in macchina in queste condizioni è per noi complicato. Io non sono molto alto, ma per i miei colleghi più alti di me sarà davvero difficile lavorare. Dopo un paio di giri nei test poi non si sentono più le gambe, perché si sta troppo stretti. È un tipo di posizione che non va bene»*. Uguale il giudizio anche da parte di Stuart Loudon, che ha effettuato diversi test sulla Ford Puma Rally1 della MSport al fianco di Matthew Wilson. *«È cambiato tutto rispetto a come siamo ora abituati* - ha commentato - *ti siedi molto più avanti e molto più in alto. Essendo più in alto non ricevi così molti impatti che arrivano attraverso la colonna vertebrale, il che è ovviamente una buona cosa. Ma poi pensi, nel peggiore dei casi, se hai un grosso incidente sei molto più vicino alla cappotta della vettura e puoi farti male. E poi sgranchirsi un po' le gambe nelle nuove Rally 1 è impossibile, ed in gara sarà davvero dura riuscirci»*.

In attesa della FIA

Dal canto suo la FIA sta ascoltando queste lamentele dei copiloti e sta cercando di perfezionare i regolamenti, come confermato da Yves Matton che in Piemonte ha assicurato che ci saranno presto delle novità a riguardo. Cosa ribadita da Ginevra dal direttore tecnico dei federali, l'ingegner Xavier Mestelan Pinon. *«Stiamo lavorando con i team su questo problema* - ha detto Mestelan -. *È un argomento molto importante perché è associato alla sicurezza. Stiamo cercando di regolare l'altezza di pilota e copilota nel cockpit. L'obbiettivo principale è fare del nostro meglio, in modo che pilota e navigatore siano in caso di urto lontani dalla parte superiore, inferiore e laterale della vettura»*. Di queste novità se ne parla da settembre, ma sinora niente è cambiato e a questo punto bisogna sbrigarsi. Perché tra due mesi ci sarà la prima gara iridata delle Rally 1 a Montecarlo e fare il navigatore, come abbiamo visto, sta diventando un mestiere troppo difficile. ●

Terra di forti emozioni

CLAMOROSA PRIMA VITTORIA NEL CIR PER ALBERTO BATTISTOLLI E SCUDETTO DELLA SERIE STERRATA A PAOLO ANDREUCCI. UN SABATO DA URLO SULLE SPECIALI DOVE UN TEMPO CI SI GIOCAVA IL MONDIALE RALLY

IN VOLO VERSO LA VITTORIA
Vola alla conquista della prima vittoria nel Cir Battistolli che in coppia con Scattolin ha conquistato la vittoria alla Coppa Liburna gara di chiusura del Tricolore e del Terra. Dove a conquistare il titolo è stato Paolino Andreucci. In basso a destra Bulacia che ha chiuso al terzo posto

VOLTERRA – Sorrisi e lacrime, abbracci e sguardi che valgono più di ogni parola. Il sabato del Rally Liburna Terra è stata una giornata da emozioni forti, intense, vere. Condensate tutte nella gioia purissima di Alberto Battistolli, capace di vincere la sua prima gara importante in condizioni tutt'altro che facili, sparando una prestazione semplicemente da campione proprio quando altri si sono persi: «*Questa mattina mi hanno detto di partire con la grinta e io ce l'ho messa*», diceva a metà giornata quando già stava guardando tutti dall'alto. La grinta, certo. Ma anche la classe, l'intelligenza e la modestia di un ragazzo che continua a crescere in modo costante e per il quale l'appuntamento con la vittoria che conta era solo questione di tempo. Ci credeva a inizio gara il suo mentore Giandomenico Basso, che alla fine assieme a papà Lucky era quasi più emozionato di quando tocca a lui far saltare il tappo della bottiglia. Una bella storia quella di Alberto Battistolli e Simone Scattolin, due ragazzi veri, pieni di passione autentica e con un talento coltivato con i giusti tempi e con la giusta cura. Lo scorso anno sulla terra che chiudeva il Tricolore era arrivato il podio, questa volta Alberto s'è preso il gradino più alto fin dalla prima prova di sabato mattina e non l'ha mollato più. Nemmeno dopo un piccolo svarione a Ulignano, nemmeno quando Paolo Andreucci ha iniziato ad alitargli sul collo. È rimasto calmo, ha fatto il suo, ha vinto. Un segnale forte per un mondo che fa una fatica tremenda a proporre nuovi protagonisti veri e che in questo ragazzo di ventiquattro anni può trovare una strada solida verso il futuro che conta. Intanto però il presente porta ancora il nome di Re Andreucci, che con il secondo posto arpionato a Volterra si è portato a casa il Tricolore Terra. Il primo scudetto dei terraioli che si aggiunge agli undici assoluti conquistati in una carriera infinita e ineguagliabile, che ora il toscano è intenzionato a proseguire: «*Questo titolo di sicuro mi allunga la carriera*», ha sparato Ucci ala fine dell'ultima speciale. C'è da credergli, perché a vederlo sabato in gara è parso di tornare indietro di almeno 10 anni, ai tempi dei titoli a raffica: concentrato, taciturno, teso totalmente verso un obiettivo che neppure questa volta si è fatto scappare. A 56 anni, esaurita l'esperienza con Peugeot e Pirelli, ha saputo reinventarsi legandosi al costruttore indiano di pneumatici MRF, cui ha regalato il primo titolo al termine di una stagione in cui il suo ruolo nello sviluppo delle gomme che sulla terra sono già diventate vincenti è stato determinante. Dopo il ritiro di Scandola, ad Andreucci serviva comunque passare Bulacia per mettere le mani sul titolo e lo ha fatto con una facilità disarmante. Messo dietro il giovane boliviano, ha anche annusato la vittoria, ma alla fine si è fatto bastare l'argento con cui ha comunque fatto festa. Per il pilota Hyundai invece la delusione enorme per l'opportunità sfumata. Qualche ora dopo il botto che l'ha messo ko, sotto la tenda della squadra, il pilota veronese sconsolato non ha cercato scuse per raccontare una gara che si è trasformata in un incubo già sulla prima prova di sabato mattina: «*Una botta così secca non l'ho mai tirata. Erano le uniche due curve su asfalto della speciale, circa a tre quarti. Ho perso grip sulla ghiaia, mi è scivolata e abbiamo preso in pieno una pianta che c'era all'esterno*». Un impatto duro, che ha danneggiato anche il roll-bar della Hyundai i20 R5 e che ha lasciato qualche acciacco anche sul fisico di Guido D'Amore, rientrato in gara proprio al Liburna dopo l'infortunio patito a luglio al Liepāja.

di Daniele Sgorbini

ROSSO SCONFITTO PER UN PUNTO
Finale ad alta tensione per la conquista del titolo Junior fra Cogni che per un solo punto di vantaggio ha avuto la meglio su Rosso, sotto a destra

Cogni, gara e titolo nello Junior

GIORGIO ESULTA: «HO DATO TUTTO QUELLO CHE AVEVO PER VINCERE»

«Dopo quello che era successo nella notte pensavo che tutto fosse sfumato. Invece quando ci hanno fatti ripartire e soprattutto dopo il tempo di Riparbella, ho ricominciato a crederci e ho dato tutto quello che avevo per vincere». Così Giorgio Cogni a fine gara, subito dopo avere vinto di forza gara e titolo al Liburna, dove vista la classifica maturata fino a quel punto non si presentava certo con i favori del pronostico. Invece il pilota piacentino – davvero in giornata di grazia – ha avuto la forza per mettere tutti in riga sin dalla Power Stage di venerdì pomeriggio e ha poi proseguito a guidare il gruppo degli Junior per l'intera gara, vincendo il confronto serrato con Daprà, che alla fine non ha potuto altro che complimentarsi con l'avversario. È stato comunque un finale di stagione all'altezza per tutti i migliori quattro equipaggi del campionato, davvero tutti bravi a mantenere la calma e trovare la serenità necessaria per correre dopo i gravi fatti che hanno rischiato di non far nemmeno partire la loro gara. Alla fine Cogni ha vinto il campionato per appena un punto su Emanuele Rosso, che nella Power Stage di venerdì è rimasto fuori dai punti per appena sei decimi. Un'inezia, che la dice però lunga su quanto sia stato tirato, combattuto ed equilibrato il Tricolore Junior 2021, nel quale i migliori quattro equipaggi hanno chiuso la stagione in una forchetta di appena 4 punti e mezzo. Per Cogni ora si prospetta un 2022 tutto da scrivere, grazie al premio di 75.000 euro che avrà a disposizione per imbastire un programma a livello internazionale. ●

UN FINALE TRA POCHI INTIMI

Crugnola chiude secondo nel **CIR**

Solo in tre al via e appena in due al traguardo, con Andrea Crugnola (**nella foto**) che grazie ai punti raccolti col quinto posto assoluto è riuscito a guadagnarsi la medaglia d'argento nella classifica finale del Cir. Un finale decisamente sottotono quello del Campionato Italiano, serie partita con numeri importanti ma terminata tra pochi intimi anche a causa della chiusura anticipata dei giochi al Due Valli. In quella che per un po' potrebbe essere l'ultima gara su terra dell'Assoluto (la decisione finale verrà presa mentre questo numero di AS arriva in edicola) oltre al pilota Hyundai che qui ha corso con la vecchia R5 che si è difeso bene dovendo aprire la strada per due terzi di gara, si sono presentati soltanto Marco Signor e Andrea Mazzocchi. Il veneto se l'è cavata con sicurezza e ha fatto meglio anche di tanti specialisti della terra, mentre Mazzocchi ha iniziato in modo assai promettente ma dopo un eccesso di confidenza è finito ruote all'aria nella ripetizione di Riparbella. ●

Tornano i **sabotatori** nel Tricolore

MA STAVOLTA L'AZIONE CRIMINALE È INUTILE

La follia si è abbattuta di nuovo sui rally italiani, ma questa volta l'azione dei criminali è stata arginata immediatamente dalla Federazione. I fatti, innanzitutto: mentre le vetture erano in parco chiuso in un parcheggio isolato di Volterra (anche se avrebbero dovuto essere sorvegliate), nella notte tra venerdì e sabato qualcuno è entrato e ha sabotato le macchine di Rosso e Daprà – in lotta per lo Junior – oltre a quelle di Campanaro, di Bartolini e di Scorpioni. Ignoti hanno aperto i cofani e lavorato con le cesoie, tagliando i cablaggi elettrici e nel caso di Rosso anche i tubi della valvola wastegate. Una chiara azione di sabotaggio, che purtroppo ha diversi precedenti nei rally italiani. Molti ricordano ancora quanto accadde al San Martino di Castrozza del 2012 a Matteo Gamba, fermato da un gesto molto simile a quello successo a Volterra, o in tempi più recenti l'azione ai danni di Guglielmini nel 2019 al Tuscan Rewind, quando il trofeista Peugeot trovò la propria 208 con i tubi dei freni tranciati dopo averla lasciata in parco chiuso la notte. Atti che, insieme agli episodi dei chiodi in speciale, avevano indotto la Federazione a scrivere una norma apposita, introducendo il concetto di responsabilità oggettiva dei licenziati nel caso fossero coinvolti anche indirettamente in atti volti ad alterare i risultati sportivi. Questa volta è accaduto qualcosa di ancora diverso, a cui Motorsport Italia che gestisce il Tricolore Junior, Aci Sport, la direzione gara e i commissari sportivi hanno saputo rispondere immediatamente con decisione. Gli equipaggi dello Junior sono stati tutti fermati al parco assistenza di inizio tappa e per loro la gara è stata di fatto neutralizzata, per dar modo ai due danneggiati di ripartire per il secondo e terzo giro di prove speciali. Una decisione senza precedenti, resa possibile dalla cooperazione di tutti i soggetti coinvolti, che ha così preservato l'equità sportiva del campionato e dimostrato una volta di più che simili gesti, oltre a essere criminali, sono ormai di fatto inutili. ●

PER LA 208 RALLY 4 POTREBBE ESSERE L'ULTIMA GARA DA UFFICIALE DI PEUGEOT NEI RALLY ITALIANI

Passerella finale per **Nucita**

Con il Tricolore Due Ruote Motrici già in tasca, Andrea Nucita si è presentato al Liburna Terra sulla Peugeot 208 Rally 4, in quella che potrebbe essere stata l'ultima partecipazione ufficiale del Leone nei rally italiani, visto che al momento non vi è alcuna certezza sui programmi 2022. Il pilota siciliano, in coppia col fratello Giuseppe, s'è divertito e ha dominato la categoria regalando a Peugeot anche il titolo marche delle 2Rm, alla fine di una stagione come sempre di altissimo livello. Alle sue spalle tra le tuttoavanti ha chiuso Alessandro Nerobutto, che pur avendo corso poco nel 2021 ha dimostrato di aver conservato un gran bel passo sulla terra. Molto positiva anche la gara del giovanissimo Matteo Fontana: il figlio di Corrado sta continuando nel suo apprendistato (ha un maestro d'eccezione come Paolo Andreucci) e alla sua prima gara del Tricolore Terra ha finito 20° assoluto e 2ª di classe. ●

Hyundai lascia?

L'IMPEGNO UFFICIALE NEI RALLY ITALIANI È AL CAPOLINEA

Che per Hyundai la stagione 2021 non sia andata esattamente secondo i piani, non è certo un mistero. La campagna nel Cir era partita con l'obiettivo di vincere e con grandi nomi, schierando anche Breen, Solberg e Neuville al fianco di Crugnola nelle prime gare. Invece per molte ragioni la faccenda è andata diversamente e anche l'epilogo del Campionato Italiano Rally Terra, perso all'ultima gara dopo l'uscita di strada di Umberto Scandola (**sopra**), ha contribuito a spostare verso il rosso il bilancio complessivo del marchio coreano in questa prima stagione di impegno ufficiale nei rally italiani. Un impegno che potrebbe non essere confermato nel 2022, come ha lasciato intendere anche Andrea Adamo, che non era presente al Liburna ma che ha ovviamente seguito la gara con attenzione: «*L'eventuale titolo nel Terra non avrebbe comunque influito su decisioni che vengono stabilite su altre basi e che al 90% sono già prese. Molte cose che abbiamo visto quest'anno in Italia non mi sono piaciute*». ●

LE CLASSIFICHE

12. Rally Liburna Terra, 5 – 6 novembre 2021, 8. gara del Campionato Italiano Rally 2021, 6. gara del Campionato Italiano Rally Terra 2021

Assoluta: 1.vBattistolli-Scattolin (Skoda Fabia) in 42'26.9; 2. Andreucci-Briani (Skoda Fabia) a 9.6; 3. Wilkinson Bulacia-Der Ohannesian (Skoda Fabia Evo) a 23.4; 4. Campedelli-Rappa (Skoda Fabia) a 1'12.4; 5. Crugnola-Ometto (Hyundai I20) a 1'17.1; 6. Signor-Bernardi (Volkswagen Polo) a 1'40.2; 7. Dati-Ciucci (Skoda Fabia) a 1'58.3; 8. Trevisani-Marchesini (Skoda Fabia) a 2'00.4; 9. Dettori-Pisano (Skoda Fabia) a 2'35.8; 10. Sandrin-Menegon (Skoda Fabia) a 3'09.4.

Gruppo A

Classe A5: 1. Morgantini-Oretti (Peugeot 205 Rally) in 54'58.4; 2. Lazzeroni-Panzani (Mg Rover Zr 105) a 3'07.3; 3. Iacopinelli-Vecoli (Mg Rover Zr 105) a 7'56.0;

Gruppo N

Classe N1: 1. Bartarelli-Barsotti (Mg Rover Zr 105) in 1:02'39.8;

Classe N2: 1. Frare-Arnaboldi (Mitsubishi Colt Cz3) in 57'12.9; 2. Ferrari-Pierani (Citroen Saxo) a 3'57.2;

Classe N3: 1. Toninelli-Tomasi (Subaru Impreza Ghd) in 54'51.7; 2. Cosimi-Fornasiero (Mg Rover Zr 160) a 2'34.9; 3. Russi-Pellegrini (Opel Astra) a 4'33.4;

Classe N4: 1. Aloisi-Stoppa (Mitsubishi Lancer Evo Ix) in 50'17.1; 2. Baroncelli-Tasi (Mitsubishi Lancer Evo Viii) a 2'33.6;

Gruppo N5 Nazionale

Classe N5 Nazionale: 1. Korzun-Kononov (Ford Fiesta) in 49'43.0; 2. Camporese-Zanotti (Citroen Ds3) a 2.7; 3. Garosci-Inglesi (Volkswagen Polo) a 7'37.8;

Gruppo R

Classe R1: 1. Zanin-Pizzol (Renaul Clio Rally 5) in 50'40.6; 2. Ceriali-Lai (Ford Fiesta) a 42.3; 3. Bardin-Pascale (Renault Clio Rally 5) a 4'27.1; 4. Stella-Refondini (Suzuki Swift 1.0) a 4'49.5;

Classe R2B: 1. Cogni-Zanni (Ford Fiesta Rally 4) in 47'51.0; 2. Fontana-Agnese (Peugeot 208 Vti) a 2.2; 3. Dapra'-Andrian (Ford Fiesta) a 3.9; 4. Rosso-Ferrari (Ford Fiesta Rally 4) a 31.6; 5. Casella-Siragusano (Ford Fiesta) a 1'02.5; 6. De Nuzzo-Colapietro (Ford Fiesta Rally 4) a 1'25.1; 7. Farina-Guglielmetti (Peugeot 208 Vti) a 1'25.6; 8. Bartolini-Lombardi (Peugeot 208 Vti) a 1'51.1; 9. Porliod-Perrin (Ford Fiesta St-Line) a 2'10.9; 10. Campanaro-Porcu (Ford Fiesta) a 2'20.9; 11. Someda-Barison (Ford Fiesta St-Line) a 2'56.4; 12. Dallamano-Grimaldi (Peugeot 208 Vti) a 3'01.6; 13. Piccardo-Migone (Ford Fiesta Rally 4) a 4'37.5; 14. Peduzzi-Pellegrino (Peugeot 208 Vti) a 7'54.5;

Classe R2C: 1. Nucita-Nucita (Peugeot 208 Gti) in 46'44.3; 2. Nerobutto-Taufer (Peugeot 208 Gti) a 47.4; 3. Ciato-Budoia (Peugeot 208 Gti) a 2'40.1; 4. Dionisio-Faustini (Peugeot 208 Gti) a 3'30.7; 5. Giacobone-Badinelli (Peugeot 208 Gti) a 5'59.0; 6. "Lucchesi Jr"-Ghilardi (Peugeot 208 Gti) a 13'47.6;

Classe R3C: 1. Bucci-Barbieri (Renaul Clio Sport) in 49'14.5; 2. Ciofolo-Alicervi (Renault Clio Rs) a 2'04.6;

Classe R3T: 1. Matteuzzi-La Ferla (Renaul Clio Rs) in 51'06.5;

Classe R4: 1. Baldinini-Gabrielli (Mitsubishi Lancer Evo 9) in 46'44.2; 2. Feti-Fabbri (Mitsubishi Lancer Evo 9) a 1'17.8;

Classe R5: 1. Battistolli-Scattolin (Skoda Fabia) in 42'26.9; 2. Andreucci-Briani (Skoda Fabia) a 9.6; 3. Wilkinson Bulacia-Der Ohannesian (Skoda Fabia Evo) a 23.4; 4. Campedelli-Rappa (Skoda Fabia) a 1'12.4; 5. Crugnola-Ometto (Hyundai I20) a 1'17.1; 6. Signor-Bernardi (Volkswagen Polo) a 1'40.2; 7. Dati-Ciucci (Skoda Fabia) a 1'58.3; 8. Trevisani-Marchesini (Skoda Fabia) a 2'00.4; 9. Dettori-Pisano (Skoda Fabia) a 2'35.8; 10. Sandrin-Menegon (Skoda Fabia) a 3'09.4; 11. Molinaro-Capolongo (Citroen C3 R5) a 3'30.3; 12. Manfrinato-Pezzoli (Volkswagen Polo) a 3'45.1; 13. Succi-Graffieti (Skoda Fabia) a 4'04.0; 14. Patera-Farnocchia (Skoda Fabia) a 4'45.5; 15. Stugemo-Lexe (Hyndai I20) a 4'56.5; 16. Frisiero-Toffano (Ford Fiesta) a 5'49.4; 17. Sprea-Terrasan (Hyundai I20) a 7'58.3; 18. Bancher-Franchina (Skoda Fabia) a 8'18.4; 19. Boni-Rancan (Skodia Fabia) a 9'43.1; 20. Barel-Demela (Skoda Fabia) a 11'07.8;

Campionato

CIR Piloti: 1. Basso 111 punti; 2. Crugnola 81; 3. Andolfi 75,5; 4. Albertini 66; 5. Breen 57,5.

Terra: 1. Andreucci 75,5 punti; 2. Scandola 75; 3. Campedelli 62; 4. Bulacia 45; 5. Oldrati 32.

Junior: 1. Cogni 91,5 punti; 2. Rosso 90,5; 3. Casella 89; 4. Daprà 87; 5. De Nuzzo 55.

2RM: 1. Nucita 91,5 punti; 2. Lucchesi 59,5; 3. Farina 53; 4. Cazzaro 47; 5. Campanaro 41.

Costruttori: 1. Skoda 234 punti; 2. Hyundai 119,5; 3. Volkswagen 58,5.

CAMPEDELLI TENACE

La gara di Simone Campedelli è stata condizionata non poco dalla rottura della leva del cambio, patita all'inizio del secondo giro di prove, senza la possibilità di tornare in assistenza. Così il pilota romagnolo e il navigatore Gianfrancesco Rappa, si sono inventati una riparazione d'emergenza con due chiavi inglesi e in quelle condizioni sono riusciti a chiudere 4. assoluti.

POWER STAGE PER ANDREUCCI

Anche la Power Stage del Liburna è stata un successo, come praticamente tutte le prove spettacolo del Cir 2021, sempre molto spettacolari e ben riprese. Quella andata in scena venerdì pomeriggio nella Tenuta Castello, veloce e tecnica, è stata vinta di forza da Paolo Andreucci, che in 2.300 metri ha inflitto 1"1 a Umberto Scandola, 3"0 a Crugnola e quasi 4" a Battistolli e Campedelli.

ULIGNANO 1 ANNULLATA

Continuano a far discutere le regole relative alle porte chiuse e alla gestione del pubblico nei rally italiani. Anche al Liburna era formalmente vietata la presenza degli spettatori, che invece in realtà si sono come di consueto riversati ad assistere a bordo strada sulle prove che hanno fatto la storia della specialità. Tanto che il primo passaggio a Ulignano è stato annullato su suggerimento dell'osservatore delegato Aci Sport, che stante la situazione non la riteneva sicura.

MOLINARO VINCE LA COPPA UNDER 25

Non era pienamente soddisfatta alla fine Tamara Molinaro, che ha parlato di un fine settimana da dimenticare. La giovane pilotessa lombarda, ha comunque chiuso a ridosso della top ten con la sua Citroen C3 R5 gommata MRF e soprattutto si è aggiudicata i punti necessari per vincere la classifica Under 25 del Terra.

CROSS COUNTRY A TINABURRI

Gara tra pochi intimi quella del 1° Liburna Cross Country. Tra i quattro side by side in gara si è imposto l'equipaggio Tinaburri-Tinaburri, davanti a Bosio-Gentilotti e Manocchi-Manocchi, tutti su Yamaha.

BIZZOZERO CAMPIONE DI N5

Vittoria per David Bizzozzero nel Trofeo Tricolore N5. Il pilota della bella Toyota Yaris curata dalla Tecnica Bertino si è matematicamente aggiudicato la serie dopo il ritiro del rivale Riccardo Rigo. Anche Bizzozero si è poi dovuto arrendere prima del tempo per un problema al turbo, ma ha comunque fatto propria la serie.

BASSO TELECRONISTA

Si è visto al Liburna anche Giandomenico Basso. Il neo Campione Italiano, che non ha corso l'ultima gara di campionato per problemi di budget, ha seguito da vicino la gara di Alberto Battistolli e si è cimentato anche nel ruolo di telecronista, commentando la prova spettacolo di venerdì pomeriggio sia per i microfoni della Rai sia per quelli di Aci Sport.

BS Fabrication
il team privatissimo

LA SQUADRA DI BOB SPARSHOTT DAL 1976 AL 1978 È UNO DEI TEAM PRIVATI PIÙ VALIDI DEL MONDIALE, SCHIERANDO PILOTI COME PESCAROLO E LUNGER, PER POI SCOPRIRE IL TALENTO DI PIQUET, SUBITO DOPO INGAGGIATO DA BERNIE ECCLESTONE ALLA BRABHAM ECCO LA STORIA DI UNA DELLE ULTIME EQUIPE-CLIENTI NELLA STORIA DEL CAMPIONATO DI FORMULA UNO

TRA I TEAM PRIVATI PIÙ TENACI A CORRERE NEL MONDIALE F.1, SPICCA LA BS FABRICATION DI BOB SPARSHOTT, CHE VIVE IL MOMENTO MIGLIORE NEL TRIENNIO 1976-1978. LA SQUADRA NON OTTERRÀ PUNTI IRIDATI MA SOLO PERCHÉ IN QUEL PERIODO MARCAVANO PUNTEGGIO SOLO I PRIMI SEI DI OGNI GARA, SENNÒ DI ARRIVI IN TOP TEN LA BS NE VANTEREBBE PARECCHI...

LUNGER, EX MARINE FEDELISSIMO DELLA BS
A lato, ecco Brett Lunger con la McLaren M23 della BS Fabrication che usa nel 1977 e a inizio 1978, prima di passare alla più moderna M26, ma senza poter segnare un punto mondiale: peccato. In alto, le Bmw M1 di Jones e Pironi preparate dalla BS per le star della serie Pro Car di fine Anni '70

di **Mario Donnini**

Questa è una di quelle storie che o leggete qui e ora, oppure non troverete mai più. Perché l'epopea dei piccoli team privati in F.1 è quanto di più prezioso ma anche raro possiate gustare, all'interno delle vicende della massima formula. Questa è la storia della BS Fabrication di Bob Sparshott, una delle squadre simbolo della F.1 Anni '70 tra i piccoli team indipendenti e di fatto uno degli ultimissimi tentativi di perpetuare l'attività di coloro che correvano nei Gran Premi acquistando e gestendo monoposto costruite da altri.
La BS in realtà deriva dalle iniziali del patron Bob Sparshott, che nel 1968 presta la sua opera all'interno del team Lotus di F.1 vittorioso nel mondiale con Graham Hill e che a inizio Anni '70 si mette in proprio curando nei Gp la gestione della gialla March 721 affidata al pilota Mike Beuttler, la quale altro non è che un telaio originariamente concepito per la F.2 e dotato di un classico motore Cosworth da 3000 cc. La squadra per ora si chiama Space Racing e in F.2 fa correre, sempre su March, Brett Lunger, statunitense da poco freduce dal Vietnam.

Da piccolo team a engineering

Nel giro di poco tempo il salto di qualità è tutto interno e tecnico alla factory, perché, oltre alla gestione di vetture in pista, i locali vengono ampliati tanto da diventare un centro di produzione di numerosi pezzi di ricambio per vetture March. E, addirittura, dal 1974, quando Lord Alexander Hesketh si decide a correre in F.1 anche in veste di Costruttore schierando James Hunt, nella sede della BS Fabrication vengono realizzate le bianche monoposto nostalgicamente listate coi colori della bandiera del Regno Unito.
Nel frattempo, per meglio gestire l'impresa di Luton, in Craddock Road, al fianco di Bob Sparshott in veste di direttore commerciale arriva John Woodington.

Nel 1976 c'è una Surtees by BS per Pescarolo

Ed è così che la squadra, tramontata l'avventura ufficiale della Hesketh, nel 1976 schiera per gran parte del mondiale una Surtees Ts19 sponsorizzata dalla Norev per l'esperto pilota francese Henri Pescarolo, plurivincitore della 24 Ore di Le Mans e stella dell'endurance, che tuttavia non riesce a racimolare punti, navigando per tutta la sua avventura nelle retrovie e decidendo a fine stagione di ritirarsi dalla Formula Uno.

Dal 1977 arriva Lunger

Il 1977 segna un altro momento fondante per la BS Fabrication, che si associa al pilota statunitense Brett Lunger, il quale aveva debuttato in F.1 due anni prima con una seconda Hesketh ufficiale e che torna con Bob Sparshott portando una lauta sponsorizzazione del colosso dei tabacchi Liggett&Myers, che comparirà alternando vari suoi marchi sulle monoposto della BS, quali L&M, Chesterfield e Lark.
Come noto, la leggenda dice che Brett Lunger nel corso della sua partecipazioone in veste di marine nel conflitto del Vietnam avesse salvato la vita durante un'azione di guerra a un rampollo della famiglia proprietaria del marchio, la quale, per gratitudine, decide di finanziargli la carriera appoggiandolo in F.1.
Giusto per inciso, al di là della storia del Vietnam, lo stesso Brett Lunger per parte di madre è imparentato con la ricchissima famiglia DuPont, quindi, comunque la si vede, di legna da far ardere ce ne era eccome, ecco.

PRIMI ASSAGGI IN F.1 CON BEUTTLER
Sopra e in basso, Mike Beuttler con la March F.1 schierata da Bob Sparshott nel 1972 col team che ha ancora la denominazione di Space Racing

E il team BS sembra essere la squadra giusta, visto che la struttura per almeno un biennio si dedica a lui, dapprima con una March 761, quindi con una McLaren M23 e infine con una McLaren M26, nel biennio 1977-1978.

Una strana McLaren M23

La cosa particolare è che la BS Fabrication nel 1977 ordina dalla McLaren la M23 telaio 14, che è una vettura strana e unica per almeno due motivi: tanto per cominciare, è l'ultima, gloriosa M23 prodotta dalla Casa di Woking, e, punto due, resta l'unica F.1 realizzata dala struttura segnatamente e esclusivamente per un team privato. Tanto che il completamento della M23/14 subisce ritardi di consegna e Lunger è costretto a iniziare la stagione correndo sempre per il team BS ma al volante di una March 761 decisamente meno competitiva. L'accordo prevede anche l'aquisto di una seconda M23, il telaio siglato 11, e anche l'obbligo del

NEL 1978 CON LUNGER E IL DEB PIQUET
A sinistra, Brett Lunger su McLaren M23 e a destra il rookie Nelson Piquet che subentra a fine stagione usando la vecchia vettura dell'americano quando costui è già passato alla più aggiornata M26, in alto eccolo a Montecarlo. In basso, lo stesso Lunger in gara l'anno prima, nel 1977, con la March 761 schierata dalla BS Fabrication, qui inseguito dalla Wolf Wr1 di Jody Scheckter

piccolo team di non chiedere né pretendere pezzi di ricambio dalla squadra ufficiale McLaren impegnata nel mondiale, ma non c'è nessun problema, perché la BS Fabrication ha tutte le attrezzature necessarie per costruirsi i ricambi in casa, traendo spunto dai disegni originali forniti dal Teddy Mayer, boss della McLaren di allora.

Zero punti, ma tanto cinema!

Descrivere i risultati del team BS nel mondiale è facile: zero punti in tutto. Ma in un campionato in cui segnano punteggio solo i primi sei al traguardo ed è difficilissimo superare la tagliola delle qualificazioni, va riconosciuto al team di Luton il vanto di centrare quasi sempere l'entrata nello schieramento di partenza. Nel 1977 Lunger è per quattro volte in top ten e ottiene come miglior risultato un nono posto al Gp d'Olanda: piazzamenti che col regolamento di oggi gli avrebbero regalato una sorprendente manciata di punti.

Meglio ancora fa nel 1978, quando ben presto gli arriva una fresca McLaren M26, visto che si piazza settimo in Belgio e ottavo sia in Gran Bretagna che in Austria, a testimonianza delle sue più che dignitose prestazioni e della validità del materiale messogli a disposizione, visto che la BS porta al traguardo le sue macchine nel 75% delle partecipazioni avvenute.

A fine 1978 arriva Piquet

La fine della stagione 1978 vede accando a Lunger, schierato per i Gp di Austria, Olanda e Italia, il 26enne rookie Nelson Piquet, grazie alla sponsorizzazione della Marlboro, direttamente assicurata dal grande boss John Hogan. Così, per uno strano gioco di marchi, la BS nei tre Gp europei di fine stagione 1978 corre con due diverse McLaren, una M26 per Lunger e una M23 per Piquet, con sigarette LM per Brett e Marlboro per Nelson... Alla fine, anche l'arrivo di Piquet con il muletto di Lunger ormai da museo porta un buon arrivo in top ten, con un bel nono posto del brasiliano a Monza, nel giorno del drammatico incidentone che poi causerà la morte di Peterson, il giorno dopo al Niguarda.

Marlboro
Marlboro
TEXACO
CHAMPION

Il confronto tra Lunger e Piquet

Lo stesso Woodington spiega le differenze in pista tra i suoi due piloti: «*Brett non era una belva da qualifica, Nelson, invece sì, da subito, tanto che il suo arrivo nel team mise molto in allerme l'americano. Piquet fin dal primo momento si rivela un pilota molto dotato e promettentissimo; motivato, famelico di crescere e di ottenere risultati, mentre di fatto Lunger era un buon pilota che riusciva a dare il meglio solo se correva sui suoi circuiti preferiti, ovvero tracciati veloci come Silverstone e Monza*».

Prosegue Sparshott: «*In Austria, Lunger cominciò ad arrabbiarsi, accudando la squadra di usare il suo denaro per fare correre Piquet, ma non era vero perché Nelson era pagato dalla Marlboro e subito dopo, questione di giorni, sarebbe arrivato Bernie Ecclestone a rilevare il contratto per farlo correre per la Brabham, a partire dall'ultima gara 1978, in Canada. La differenza tra Lunger e Piquet emerge anche subito dopo la mega-collisione al via di Monza 1978, laddove Brett ne esce scosso, voglioso solo di lasciar perdere, mentre Nelson, freddissimo, scende di macchina e si limita a chiedere a noi del team a che ora era previsto il secondo via*».

Il variegato seguito

Parallelamente alla F.1 iridata, la BS corre nella ProCar per Bmw M1 e guarda alla serie Aurora correndo nel 1978 la prova di Zandvoort con Lunger e quindi dedicandosi al campionato inglese, ovvero la F.1 di serie B, l'anno dopo con Ruper Keegan, che vince il titolo sotto le insegne del team Clowes che però, dal punto di vista tecnico, si appoggia alla BS, la quale cura pure la A1 di Zunino.

L'idea sarebbe poi quella di provare a costruire una F.1 BS Fabrication per correre nel mondiale proprio con l'argentino Ricardo Zunino, ma della vettura alla fine restano solo i disegni e ad essere costruite sono solo le sospensioni con le ruote ad esse attaccate, perché per mancanza di fondi il progetto non può andare avanti come sperato.

Il prestigio di engineering

Dopo il 1978 non c'è più spazio in F.1 per un team di privati quali la BS fabrication, alla quale resta comunque il vanto di aver realizzato per conto terzi le Hesketh di Hunt, la Chaparral vincente a Indy 1979 con Rutherford e pure di aver assemblato le prime Toleman di Formula 2, con un altro onore finale: quello di aver colto la vittoria nella prima stagione di F.3000 schierando una March per il tedesco Christian Danner.

C'è che un che di romantico e di bello, in questa storia, perché uno degli ultimi team indipendenti diventa il primo vittorioso nella formula cedetta che ricicla i vecchi Cosworth dal Circus dei Gran Premi, dando per una volta allure e prestigio a una delle squadre che avevano fatto parte della F.1 a costo di tanto sudore e grandi sacrifici. ●

DUMFRIES FACEVA IL MECCANICO IN BS!
A lato, Piquet su M23 nel 1978, sotto, Danner al top in F.3000 nel 1985 con la March della Bs e, al centro, la M26 di Lunger trainata dopo il crash a Monza 1978. Nell'altra pagina, ancora Piquet con la M23 mentre nella foto grande, sulla destra, cerchiato, ecco il futuro pilota di F.1, ovvero Lord Johnny Dumfries, che a Monza 1978 ai box della BS Fabrication si diletta 17enne a fare il meccanico

Quella McLaren entrata nel mito trionfando a Le Mans

CONTRO OGNI PREVISIONE NEL 1995 LA CASA INGLESE SBARAGLIA LA 24 ORE VINCENDO AL DEBUTTO, CON LA F1 GTR, OVVERO LA SUPERCAR DEL MOMENTO. A FAVORIRE L'IMPRESA, LA PIOGGIA E IL CAPOLAVORO DEL TEAM PRIVATO CHE SCHIERA LEHTO, DALMAS E SEKYIA IN UNA COMPETIZIONE PALPITANTE, DESTINATA A RESTARE NELLA MEMORIA DEGLI APPASSIONATI. RIVIVIAMO ATTIMO PER ATTIMO QUELL'EDIZIONE MEMORABILE E RICCA DI COLPI DI SCENA

di **Mario Donnini**

LA McLAREN NEL 1995 RIESCE A TRIONFARE ALL'ESORDIO NELLA 24 ORE DI LE MANS SCHIERANDO LA SUA F1 GTR PRIVATAMENTE E RIUSCENDO A CENTRARE UN TARGET NON CERCATO NÉ IPOTIZZATO NEPPURE NEI SOGNI. LE RAGIONI? UN COMPLESSO DI CIRCOSTANZE FAVOREVOLI, MA ANCHE LE PRODEZZE IN PISTA DI UNA SQUADRA DEBUTTANTE, CON L'ISCRIZIONE ACCETTATA ALL'ULTIMO MOMENTO

COLPO DI SCENA ALLA SARTHE

A destra, Dalmas e Sekiya nel pre-gara a Piazza dei Giacobini. Sotto, lo stesso Yannick Dalmas in primo piano e, nella foto grande, la McLaren sponsorizzata dalla Ueno Clinic che farà il colpaccio alla 24 Ore edizione 1995, guidata da uno strepitoso JJ Lehto in veste di capomacchina. In basso, l'equipaggio vincente al gran completo

La Sarthe, 1995. Questa non è la storia di una sorprendente vittoria alla 24 Ore di Le Mans. Oh, no, questa è la narrazione del trionfo più impossibile avvenuto nell'epopea 24 Ore. Roba che a raccontarla adesso, oltre un quarto di secolo dopo, si fa fatica a mettere insieme una riga dietro l'altra, dandole una seppur lontana eco di plausibilità.
Perché ghermire il successo nella gara più importante, bella e difficile del mondo con una macchina stradale assolutamente non studiata per le corse, realizzata da un marchio debuttante nella classicissima e schierata da un team manager privo di esperienza specifica, all'interno di un team che di fatto non esiste, ha un che di talmente lontano dal realizzabile, da sembrare un film di serie Z.
E invece l'affermazione all'esordio della McLaren nella 24 Ore di Le Mans 1995 con la F.1 Gtr schierata dal Kokusai Kaihatsu Racing nei colori Ueno Clinic sotto da direzione di Paul Lanzante, guidata da JJ Lehto, Masanori Sekiya e Yannick Dalmas è una delle favole più dolci e sfolgoranti nell'epopea della maratona francese.

Macchina da sogno

Quando vede la luce, la McLaren F.1 GTR è la supercar più estrema mai vista. Progettata da Gordon Murray - tecnico sudafricano genio delle Brabham F.1 e poi dell'imbattibile McLaren Mp4/4 di Senna e Prost che regala il primo titolo mondiale ad Ayrton nel 1988 -, la vettura da sogno viene realizzata per incarnare la trasposizione, il cross over e la contaminazione più clamorosa in atto tra monoposto di F.1 e vetture di serie. Tanto che la F1 Gtr è un bolide per quanto possibile tutto in fibra di carbonio, concepito con la prerogativa d'essere il mezzo semovente targato più veloce del mondo su strada, con la capacità di battere in velocità di punta un prototipo Wsc o, in certe condizioni, perfino una vettura da Gp. Ne fa testimonianza con la velocità massima dichiarata di 370 km/h, peraltro umile dichiarazione se confrontata con i 386 km/h poi effettivamente raggiunti sul circuito di prova della Volkswagen… Ma andiamo con ordine.

Quel cuore Bmw V12

Dapprima, per prestare fede all'idea di fondo, Murray e la McLaren sperano nella fornitura di motori Honda, ma poi la Casa giapponese si defila e ad assicurare legna al fuoco ci pensa la Bmw. Gordon Murray e Bmw Motorsport, con Paul Rosche in plancia di comando, possono contare su V12 di 6.1 litri (6.064 cc) con V di 60° siglato S70/2. Monoblocco e testate in lega di alluminio, fasatura variabile delle valvole Vanos 4 valvole per cilindro, e alberi a camme con una trasmissione a catena. La lubrificazione è a carter secco e pure i pannelli della carrozzeria sono in fibra di carbonio, esattamente come come il telaio monoscocca. L'isolamento termico è garantito nel vano motore da materiale termoriflettente ad alta efficienza, con una lamina d'oro dal peso di circa 16 g.

A rendere ancora più favolosa la contaminazione tra Gran Premi e concetto di vettura stradale, è la guida centrale, tanto che, come dichiara il pilota JJ Lehto, fresco reduce dai Gp: «*Mettendosi al volante di una McLaren F1 Gtr, la prima impressione è quella di avere a che fare con una monoposto di F.1 col tetto*».

Il rapporto di compressione è di 11:1, la potenza massima prevede 618 cavalli a 7.400 giri/min e 650 Nm di coppia a 5.600 giri/min, mentre il rapporto peso potenza è pari a 548 CV/ ton.

UN'IMPREVEDIBILE SORPRESA

Sopra, la McLaren meno accreditata di tutte, nera e anche la più oscura nei pronostici, si ritrova davanti a tutti a Le Mans 1995. Eccola, nell'altra pagina, in pit-lane durante una sosta e, più in basso, in due immagini in azione e al centro durante un cambio pilota, nel corso di una gara assolutamente perfetta

Belva da corsa, suo malgrado

La McLaren inizialmente non prevede utilizzo agonistico per la creatura estrema, ma i suoi clienti più intraprendenti, in realtà, in chiave 1995 non pensano ad altro. E quando, soldi alla mano, contattano la Casa madre per chiedere un adattamento in chiave GT, la factory di Ron Dennis non può dire no, impiegando il tecnico James Robinson allo specifico compito di realizzare un kit di trasformazione della F.1 Gtr in versione racing. Inizialmente per correre nelle gare Gt della serie internazionale Bpr - la cui sigla deriva dai cognomi dei tre artefici Barth, Peter e Ratel -, gare d'endurance sostanzialmente light, tendenzialmente non oltre le quattro ore di durata.

E qui arriva il primo guaio: la McLaren non ha rivali… Fin dal debutto, le F1 Gtr spopolano, facendo sembrare Porsche e Ferrari i furgoni del latte. Di più. Ingolositi dalla competitività del modello e dalla spettacolarità dell'impatto estetico e mediatico, i clienti cominciano a sognare un impiego anche nell'imminente 24 Ore di Le Mans, ma qui le questioni da risolvere diventano tre: la F.1 Gtr non è stata studiata per le maratone, la McLaren in tutta la sua storia non ha mai corso a Le Mans e la supercar nella pur breve vita agonistica non ha mai valicato le colonne d'Ercole delle quattro ore di corsa. Che fare?

Non importa, si va avanti!

I clienti sportivi hanno sempre ragione, giocano forte e pagano bene, così la McLaren continua a dare una mano, affinando ancor più ufficialmente la versione racing e cercando di adattarla a Le Mans 1995, con set di freni adeguati e un'aerodinamica il più possibile scarica ma che, in ogni caso, paradossalmente, visto l'alettone e il kit, vede la versione racing come velocità di punta andare meno forte di quella di produzione!

E questo è niente: in pista il tema tecnico della 24 Ore, oltre che per la durata, è ben diverso da quello delle gare Bpr, perché in corsa ci sono anche i prototipi Wsc.

E anche qui il confronto diretto dice una cosa strana ma semplice: le McLaren mangiano le barchette in termini di velocità di punta, ma poi pagano dazio e perdono nettamente il confronto nelle velocità in curva, tanto che, di fatto, non c'è gara né lotta possibile.

L'unica, remotissima eventualità di chance di supremazia per le McLaren, si avrebbe nel caso di un'edizione della 24 Ore quasi totalmente bagnata… Allora sì che la faccenda si farebbe interessante, ma siamo nel campo delle teorie accademiche e nient'altro.

Sette McLaren al via della 24 Ore 1995!

Anche se le chance di lottare per l'assoluta sono a zero, le McLaren si presentano in forze, dopo un breve programma collettivo di sviluppo specifico per la Sarthe, per il loro approccio a Le Mans 1995. Tra le squadre più agguerrite vi è quella di David Price, che schiera nei colori Harrods i veterani e plurivincitori Andy Wallace e Derek Bell, con quest'ultimo coadiuvato dal figlio Justin, mentre sulla seconda Gtr in livrea West, ci sono l'ex F.1 Jochen Mass, con John Nielsen e il banchiere tedesco Thomas Bscher. Occhio anche ai due meravigliosi esemplari nei colori Gulf, del team inglese gestito da Michael Cane e Jeff Kingston, che risponde al fuoco schierando gli equipaggi Mark Blundell, Mauricio Sandro Sala e il gentleman driver Ray Bellm, più i fortissimi Philippe Alliot e Pierre-Henri Raphanel, già sperimentati nei Gp, e Linday Owen-Jones, alto manager della casa di cosmetici de l'Oreal.

A completare i quadri ci sono due Gtr F.1 di matrice francese, con quella della BBA Competition in una magnifica livrea da art car realizzata dall'artista César, che disegna la vettura a nudo riproducendo le parti meccaniche, con a bordo i locali e stagionati Marc Sourd, Jean-Luc Maury-Laribiere e Hervé Poulain, mentre l'altra è del Giroix Racing team per l'ex F.1 Olivier Grouillard, Fabienne Giroix e Jean-Denis Deletraz.

Poi, ecco, ci sarebbe una settima vettura, ma qui fino all'ultimo ci si capisce poco, perché di essa non si sa praticamente nulla, se non che è nera.

La misteriosa macchina nera

La numero 59 del Kokusai Kaihatsu U.K. nella lista ufficiale degli iscritti diramata il 31 marzo 1995 è annunciata come prima riserva, col solo iscritto Masanori Sekiya, giapponese quarantacinquenne stregato dalla 24 Ore di Le Mans, tanto che finirà pure per sposarsi nel municipio locale.

Sulle prime la sua F.1 Gtr manco deve correre, a meno che qualcuno degli invitati strada facendo rinunci. La questione si chiarisce nella prima sessione collettiva di preselezione, il 30 aprile, perché la macchina nera va come un treno guidata dal plurivincitore della 24 Ore Yannick Dalmas e dal pilota di F.1 JJ Lehto, reduce dalla catastrofica esperienza in F.1 con la Benetton al fianco di Schumi, che al confronto diretto l'ha distrutto dopo che JJ a inizio stagione s'era rotto una vertebra nell'incidente in un test a Silverstone, facendo poi l'errore di tornare in pista quand'ancora non era del tutto guarito. Occhio, perché la rabbia e la voglia di rivalsa con cui il nordico si presenta a Le Mans 1995 saranno una delle chiavi di volta della trama successiva.

Un team piccolo e tosto

La squadra, sulle prime di soli sei membri raccattati in extremis, è diretta dal britannico Paul Lanzante, che di solito schiera Porsche nella Bpr, e che si ritrova a gestire una vettura impegnativa come la F1 Gtr senza avere il minimo know-how specifico di gestione del modello. «*Sarà la nostra fortuna* - commenterà tanti anni dopo Lanzante -, *perché gli altri team credono di sapere come utilizzare la McLaren e fanno di testa loro, mentre noi, i più deboli, gli umili e i più piccoli, saremo i soli a seguire alla lettera passo passo tutti i consigli tecnici della Casa madre, scoprendo anche per questo di poter disporre della vettura più affidabile e performante. Ma questo, sulle prime, nessuno può saperlo e nemmeno noi*».

GRAN DUELLO CONTRO LA VETTURA GEMELLA
Sopra, la nera McLaren vincente a Le Mans 1995 al fianco di quella gialla e verde dei due Bell e di Wallace, per gran parte della gara capace di dare filo da torcere per la vittoria. Nell'altra pagina, la vettura trionfatrice in pit lane e due immagini dell'equipaggio giunto al secondo posto finale, composto da Andretti, Wollek e Helary, al volante del prototipo Courage a motore Porsche, in basso

La Black McLaren è sponsorizzata da Ueno Clinic, azienda ospedaliera di Tokyo specializzata in chirurgia estetica e pronta a sborsare un buon budget cash, tanto da finanziare la formazione di una squadra creata appositamente per la corsa, l'ingaggio dei piloti professionisti e le spese vive, più una sessione di test di preparazione a Magny-Cours, che si rivela molto fruttuosa.

Le verità delle qualifiche

Le prove di qualificazione di una 24 Ore di solito danno verdetti inutili al positivo e rilevanti solo al negativo. Cioè, se fai bene non conta niente, ma sei hai una sfiga grossa, conta, eccome.

La n.59 dei nostri eroi è solo nona in griglia e piglia una vita, undici secondi al giro, dalla Wr del transalpino David, ovvero la barchetta francese che parte in pole.

E, quel che è peggio, nel corso degli allenamenti è stato fatto un danno mica da poco. Proprio Lehto, l'uomo di punta del team, è protagonista di un disastroso fuorigiri, che frigge uno dei due motori Bmw disponibili. In chiave corsa non resta che montare l'unità superstite e incrociare le dita.

Il senso di tutto

Solita storia. La McLaren F.1 Gtr non può farcela, punto. Nessuna delle sette, altro che storie. Sul giro secco rispetto alla grande favorita, ovvero la barchetta Cougar-Porsche di Mario Andretti e

Bob Wollek, veterani che sognano il successo a Le Mans che sembra sfuggirgli da decenni come per un sortilegio maligno, coadiuvati dal francese Eric Helary, il distacco parla di un passo di circa undici secondi al giro di differenza e il divario appare tombale.
In più le McLaren hanno un tallone d'Achille devastante: il cambio fragile.
Per prestazioni e affidabilità una corsa sull'asciutto le vedrebbe, se non devastate, facilmente devastabili. L'unica è sperare che piova e le previsioni, per parte loro, indicano la possibilità d'andare incontro a una delle 24 Ore più bagnate nella storia della classicissima… Staremo a vedere.

La trama si mette bene

Pronti via e dopo la sfuriata della veloce ma fragile Wr comincia a piovere e, dalla seconda ora, sono proprio le McLaren a fare la corsa. Segnatamente due, che si alternano al comando e entrambe schierate da David Price, con Wallace-Bell-Bell che lottano alla stragrande contro Mass-Nielsen-Bscher.
Incredibile. In Inghilterra Ron Dennis, che si era detto totalmente disinteressato alla competizione, viene allertato e ne esce incuriosito, tanto che si mette davanti alla Tv, scoprendosi tifoso scatenato, improvviso, sorpreso e casuale del suo stesso marchio…
Intanto la Macchina Nera è partita bella cauta e nelle prime due ore continua a restare nona, esattamente com'era partita, anche se poi alla terza ora è quinta, alla quarta ora scende sesta, alla quinta ora torna quinta poi risale in quarta e dalle prime ombre della sera si mette bella terza, dietro alle sue due consorelle scatenate nella lotta.

La prodezza di JJ Lehto

E appena scendono le tenebre e la pioggia si fa sempre più battente e quasi irreale, avviene l'inatteso ulteriore. Un pilota su tutti si mette a girare come se non sapesse che sta piovendo, tale e quale a Vittorio Brambilla in F.1 a Zeltweg 1975: costui si chiama JJ Lehto. A suon di doppi e tripli turni guadagna sui rivali pacchi di terreno che possono esser contati più col calendario che col cronometro, tanto che alle prime luci dell'alba appare ben chiaro che la lotta per il possibile trionfo contempla ormai uno scenario assolutamente imprevedibile alla vigilia.
«*Ora pare difficile crederlo* - ricorda il team manager Lanzante -, *ma ci sono state delle tornate totalmente buie e caratterizzate dall'uragano in cui JJ è riuscito a dare 27 secondi al giro al secondo in classifica! Robe d'altri tempi, da non credere: la sua prodezza alla guida diventa la chiave dell'epilogo, assieme all'affidabilità della nostra n.59*».

«*In pista piove talmente tanto che con la mentalità successivamente affermatasi* - commenta di recente Dalmas - *avremmo assistito a una notte intera di Safety-Car*».

La Courage di Andretti va a muro!

La Courage-Porsche favorita, con Mario Andretti è già malauguratamente uscita alle esse Porsche rompendo l'ala posteriore e perdendo venti minuti ai box, ossia sei giri, per la riparazione. La McLaren-West ha avuto guai alla frizione, poi è stata rimessa a posto, ma Nielsen a gomme fredde l'ha picchiata violentemente e poi altri problemi alla frizione l'hanno fermata senza rimedi possibili.
Là in testa ormai se la giocano la McLaren gialla di Price guidata dai Bell e da Wallace con la nera Ueno Clinic di Lehto, sempre scatenato, mentre Dalmas fa da saggio capomacchina, dando il passo, e col terzo uomo Sekiya pronto a dare il suo contributo gudando meno degli altri, ma andando regolare ed evitando errori, il che è già tanto, nell'uragano.

Colpo di scena e finale al calor bianco

A due ore dalla fine, la svolta. La McLaren gialla a sua volta denuncia guai di frizione e perde tempo ai box, mentre la Courage, con la pista che si va asciugando, rimonta alla grande, sostenuta da un tifo da stadio, mentre zitta zitta la McLaren Nera a due ore dal traguardo ripassa in testa e lì resta, in attesa di un finale che si prevede da brivido.
Dall'Inghilterra, Ron Dennis tuona che l'adesivo con la scritta McLaren, ormai strappato sul parabrezza della eroica n.59, sia rimesso di nuovo al suo posto in bella evidenza televisiva, a costo di fare una sosta supplementare, ma dal box il team manager Lanzante rifiuta. È lui a comandare e, visto quanto è infinitesimo il margine di vantaggio, non si può, non si deve rischiare.
Alla Courage è Wollek a fare il doppio turno finale dando l'anima, ma al volante della McLaren Dalmas non sbaglia niente e, tra la sorpresa generale, alle quattro di pomeriggio del 18 giugno, mantiene un giro scarso di vantaggio sul veterano alsaziano. È fatta. La Macchina Nera accettata per ultima dagli organizzatori è passata per prima sotto la bandiera a scacchi.

La storia della botte

Le particolarità irripetibili non sono finite. Il trionfo della n.59 segna l'epopea di Le Mans in modo indelebile perché mai nella storia moderna una Casa aveva vinto al debutto. E con questo raggiungimento, anche se la Ueno Clinic Gtr è considerabile una vettura, per così dire, semiufficiale, la stessa McLaren si aggiudica la tripla corona, avendo trionfato in F.1, alla 500 Miglia di Indianapolis e, appunto, pure alla 24 Ore di Le Mans. Non finisce qui, perché Masanori Sekiya passa alla storia come il primo pilota nipponico ad aggiudicarsi la 24 Ore, con il Giappone intero che diventa improvvisamente orgoglioso di lui.
E a questo punto il cerimoniale orientale si fa pittoresco e mai visto, perché in caso di trionfo si tratta di aprire con un'ascia la botte di saké che il nipponico ha portato al box di Lanzante. E così i tre piloti vincenti con altrettante accette procedono e si prendono una bella sbornia, saltando a pie' pari l'idea di festeggiare a birra o champagne…

Una cult car

Il resto non è più cronaca, ma storia. Delle corse, di Le Mans e della McLaren. La quale detiene e tesaurizza l'iconica n.59, frutto di una delle imprese più incredibili e segnanti nella storia delle corse. Tanto che è raro ma non impossibile vederla in occasione di cerimonie e rievocazioni di alto livello, guidata preferibilmente da piloti simbolo della Casa, come ad esempio Mika Hakkinen.
Per rinfrescare memoria e nostalgia su un'impresa che torna a rammentarci quanto possano essere spiazzanti le corse, volubile nei suoi verdetti la 24 Ore di Le Mans e, soprattutto, quanto possa pagare affrontarla con coraggio, intelligenza, umiltà, capacità e un fondamentale pizzico di fortuna. ●

UN'AFFERMAZIONE LEGGENDARIA
La McLaren taglia il traguardo vincitrice della 24 Ore di Le Mans edizione 1995, resistendo al comando dopo una lunga fuga ritenuta priva di possibilità di successo. Sotto, da sinistra, Sekiya, Lehto e Dalmas festeggiano il trionfo sul podio

DA UN AFFEZIONATO LETTORE E FOTOGRAFO DI RALLY

Buon **sessantesimo** ad **Autosprint!**

In occasione del vostro sessantesimo compleanno, grazie a voi per la vostra puntualità nell'aggiornamento del nostro amato motorsport e a tal riguardo vorrei dare il mio in bocca al lupo ai nostri due nuovi "pensionati 9 volte campioni del mondo": il mio auspicio è quello di poterli incrociare in futuro nelle strade bianche o asfaltate di tutto il mondo nei rally che amiamo entrambi. E spero anche Autosprint possa dedicare più spazio in futuro alla categoria, com'era successo già 20-30 anni fa quando avevate creato "Rally Sprint" che magari potrebbe diventare anche bimestrale e/o trimestrale, ma comunque a parer mio è un tassello che ci manca. Io vi seguo da "solo" 40 anni fa quando nel 1981 vidi il mio primo rally… 1° equipaggio "Runfolla-Poli Runfola" su Stratos e 2° equipaggio:"Picone-Gandalf" su Porsche 911… e fu subito amore, assoluto!
Ancora auguri se avete bisogno di un collaboratore, sono qui! Di me avete già pubblicato tantissimi scatti come "Photo4" del compianto Lino, di cui sono stato collaboratore per tutti gli Anni '90 fin al "Città di Messina" del 2000, e lo scatto del vincitore e poi futuro vincitore del Cir, cioè Longhi-Pons era mio, scattato al bivio di Montalbano, come tutte le foto con il bellisimo borgo medievale dietro gli equipaggi del "Messina" cioè di Montalbano erano sempre mie come mi piace anche ricordare lo scatto del Valle d'Aosta del 1994 di quel 30 aprile, vigilia di quel 1° maggio a Imola…di Liatti che si intraversa e si intravede sotto una fitta nevicata con la sua Delta della Grifone, anche quello scatto lì è rimasto impresso… Come quella sequenza, che voi avete pubblicato, della 207 che nella P.S. Piemontese vicino ad Acqui Terme, sì, quella l'avete pubblicata col mio nome, perché ero andato da "privato" ma sempre con una o due reflex al collo: non ho mai visto un rally senza le mie reflex… E nel mio cervello tutti quegli attimi sono fissati come una diapositiva…che forse in giorno riuscirò a estrapolare…
Grazie, Autosprint, di questi primi 60 anni e, in attesa dei prossimi cento, in bocca al lupo a noi amanti del motorsport ed in particolare del rally o…"da Cursa" con il grande Nino Vaccarella che non possiamo né dimenticare né non citare, quindi, lunga vita a noi e che Dio… salvi i rally!!! Grazie!

Gaetano Picone

IL PARERE DI UN APPASSIONATO

In questa **F.1** poca **creatività**

Ho letto l'articolo di Bastian Contrario "Liberty Media ora ci pensi su" (vedi pagg.14 e 15 del Vs.n. 43/21) e pertanto vorrei esprimere un pensiero su questa F.1.
Di questa F.1 apprezzo solo ed esclusivamente "La sicurezza di queste vetture". Sicurezza quasi totalmente raggiunta grazie al processo di lavoro iniziato molti anni fa dopo l'incidente mortale di Ratzenberger e di Senna a Imola 1994 e pertanto grazie sopratutto all'impiego di nuove tecnologie e nuovi materiali sulle vetture. Purtroppo a volte il dramma può accadere lo stesso, perché le dinamiche degli incidenti non sempre sono uguali… a volte sono "bastarde". Detto questo, io dico, che rimpiango totalmente i regolamenti della F.1 che erano in vigore al tempo di Jean Maria Balestre, perché gli attuali per me penalizzano la vera essenza della F.1, in quanto limitano libertà e creatività. Perciò mi auguro che tutto cambi al più presto ed in fretta.

Francesco Barsotti

IL CORDOGLIO DI UN FAN

Addio Milton papà di Senna

La famiglia Senna ha comunicato la scomparsa di Milton Guirado Theodoro Da Silva all'età di 94 anni, sposato con Donna Neyde Joanna Senna da cui sono nati Viviane, Ayrton e Leonardo, titolare di un'azienda metallurgica. Padre molto presente e premuroso che regalò ad Ayrton, a soli quattro anni, il suo primo Kart, ma la piena determinazione del figlio non era vista di buon occhio; pertanto nel 1981 quando Ayrton vinse il campionato britannico di Formula Ford 1600, papà Milton gli propose di diventare manager della sua azienda, ma, Ayrton precipitò in un profondo sconforto; da quel momento decise di dare tutto il suo sostegno comprendendo che, le corse per il figlio avrebbero fatto parte della sua vita.
Infatti Ayrton ripagò la fiducia di suo papà con le vittorie in F.3 e i tre titoli conquistati in F1. Dopo il terribile weekend di Imola del 1994, Milton assieme alla figlia Viviane divenne uno degli artefici della fondazione no profit, con lo scopo di aiutare i giovani brasiliani dall'infanzia disagiata. Condoglianze.

Stefano Penner, ricevuta via e-mail

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020